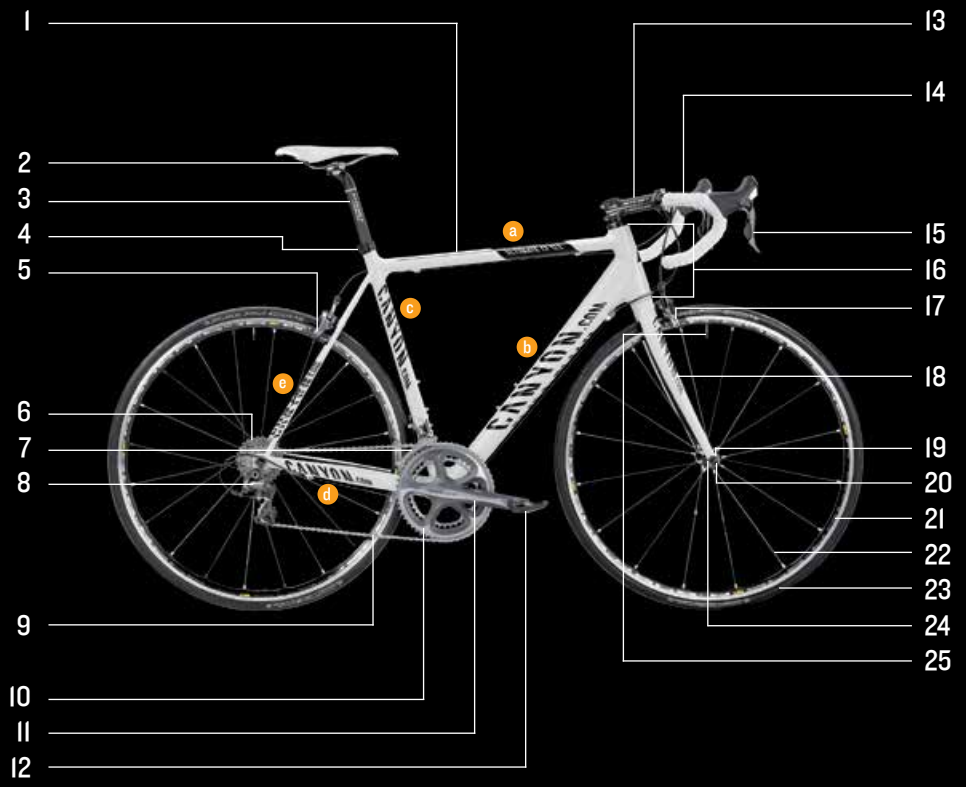
# MANUALE DELLA BICICLETTA
# BICICLETTA DA STRADA




CANYON

Importante!
Istruzioni di montaggio a pagina 12. Prima della prima uscita La preghiamo di leggere le pagine 7-11.

La Sua bicicletta e il presente manuale d'istruzione soddisfano i requisiti di sicurezza della norma europea EN 14781 per le biciclette da strada.

## DESCRIZIONE DEI COMPONENTI

1 **Telaio:**
- a Tubo superiore
- b Tubo obliquo
- c Tubo verticale
- d Fodero posteriore orizzontale
- e Fodero posteriore verticale

2 **Sella**
3 **Reggisella**
4 **Chiusura del reggisella**
5 **Freno posteriore**
6 **Cassetta**
7 **Deragliatore centrale**
8 **Cambio posteriore**
9 **Catena**
10 **Corona**
11 **Serie pedivelle**
12 **Pedale**
13 **Attacco manubrio**
14 **Manubrio**
15 **Leva freno-cambio**
16 **Serie sterzo**
17 **Freno anteriore**
18 **Forcella**
19 **Forcellino**

**Ruota:**
20 **Bloccaggio rapido**
21 **Cerchio**
22 **Raggio**
23 **Copertura**
24 **Mozzo**
25 **Valvola**

## NOTE SULLE ISTRUZIONI PER L'USO

**PRESTI PARTICOLARE ATTENZIONE AI SEGUENTI SIMBOLI:**

Le possibili conseguenze descritte non vengono sempre ripetute nelle istruzioni là dove appaiono questi simboli!

Questo simbolo indica un possibile pericolo per la Sua vita e la Sua salute in caso di mancata esecuzione delle relative operazioni necessarie o nel caso in cui non vengano presi i provvedimenti necessari.

Questo simbolo indica un comportamento erroneo che causa danni a cose o all'ambiente.

Questo simbolo fornisce informazioni su come usare il prodotto o la relativa sezione delle istruzioni d'uso alla quale è necessario prestare particolare attenzione.

# INDICE


2 **Benvenuti!**
4 **Uso conforme**
7 **Prima della prima uscita**
10 **Prima di ogni uscita**
12 **Montaggio dal BikeGuard**
22 **Imballare la bicicletta da strada Canyon**
23 **Come usare il bloccaggio rapido**
23 Procedura per il fissaggio sicuro della ruota
25 **Cosa devo tener presente nel caso di modifiche o di montaggio di componenti addizionali?**
26 **Peculiarità del carbonio**
27 Peculiarità delle ruote in carbonio
28 Istruzioni per la cura
29 **Caratteristiche delle biciclette da triathlon, da cronometro e da pista**
31 **Dopo una caduta**
33 **Kit telaio – Istruzioni per il montaggio - Specifiche tecniche**
38 **Regolazione della bicicletta da strada Canyon in base alle esigenze dell'utilizzatore**
39 **Regolazione dell'altezza di seduta**
41 **Regolazione dell'altezza del manubrio**
42 Attacchi manubrio Aheadset®, sistema non filettato
44 Sistema i-Lock
46 **Distanza tra manubrio e sella ed impostazione della sella**
47 Spostare la sella e regolare l'inclinazione della sella
51 **Regolare il manubrio e le leve dei freni**
51 Regolare la posizione del manubrio facendolo ruotare
52 **Regolazione della distanza delle leve del freno dal manubrio**
53 **I sistemi di pedali**
53 Funzionamento di diversi sistemi
55 Impostazione e manutenzione
56 **Il sistema frenante**
57 Freni a pattino per bicicletta da corsa
57 Funzionamento ed usura
58 Verifica e regolazione di freni da corsa
58 Verifica del sistema frenante
58 Regolazione dell'altezza dei pattini
59 Regolazione e sincronizzazione di freni a tiraggio laterale
60 Freni a disco meccanici e idraulici su bici da ciclocross
60 Funzionamento ed usura
61 Regolazione della distanza delle leve
61 Verifica e regolazione di freni a disco meccanici
62 Verifica e regolazione di freni a disco idraulici
64 **Il cambio**
65 Funzionamento ed uso
67 Controllo e regolazione del cambio
67 Cambio posteriore
68 Regolare gli arresti di fine corsa
70 Deragliatore centrale
71 Shimano Di2
73 Cura della catena
74 Usura della catena
75 Regolazione della tensione della catena per biciclette con una sola marcia (single speed)
76 **Le ruote – coperture, camere d'aria e pressione di gonfiaggio**
79 **Centratura del cerchio, tensione dei raggi**
81 **Come riparare una copertura forata**
81 Smontaggio della ruota
82 Smontaggio di copertoncini e copertoncini pieghevoli
83 Montaggio di copertoncini e copertoncini pieghevoli
85 Smontaggio di tubolari
85 Montaggio di tubolari
89 Montaggio di ruote
90 **La serie sterzo**
90 Verifica e regolazione
91 Serie sterzo Aheadset®
92 Serie sterzo i-Lock
94 **Trasportare la bicicletta Canyon**
96 **Avvertenze generali su cura ed ispezioni**
96 Pulizia e cura della bicicletta Canyon
98 Custodia della bicicletta Canyon
99 Ispezione e manutenzione
100 **Intervalli d'ispezione e manutenzione**
102 **Coppie di bloccaggio consigliate**
105 **Norme sul traffico stradale**
106 **Responsabilità su difetti di fabbricazione**
108 **Garanzia**
109 **Crash Replacement**

**GENTILE CLIENTE CANYON,**

nel presente manuale troverà raccolta una serie di consigli sull'uso della bicicletta Canyon nonché informazioni interessanti sulla tecnica di costruzione della bicicletta, sulla cura e manutenzione. La preghiamo di leggere con attenzione questo manuale, anche se è da molti anni che pratica ciclismo e ritiene di essere un ciclista provetto. Negli ultimi anni proprio la tecnica di costruzione delle biciclette ha fatto grandi progressi.

Per garantirLe un piacere duraturo e per la Sua sicurezza Le consigliamo di leggere con attenzione l'intera parte stampata del presente manuale e

- di attenersi strettamente alle **istruzioni di montaggio** riportate nel capitolo **"Montaggio dal BikeGuard"**,
- di leggere e seguire le avvertenze del capitolo **"Prima della prima uscita"**
- di leggere nel capitolo **"Uso conforme"** per quale uso è prevista la Sua nuova bicicletta e la portata massima consentita (conducente, abbigliamento e bagaglio)
- nonché di eseguire **la prova minima di funzionamento** prima di ogni uscita. Nel capitolo **"Prima di ogni uscita"** di questo manuale troverà una descrizione su come eseguire tale prova. Non usi la bicicletta nel caso la verifica non dovesse risultare assolutamente corretta.

Sul supporto dati digitale, allegato al manuale, troverà una descrizione dettagliata di una serie di lavori di manutenzione e riparazione. Nell'eseguire tali operazioni La preghiamo di tenere sempre in considerazione che le istruzioni e le indicazioni valgono esclusivamente per questa bicicletta Canyon e che non sono applicabili ad altre biciclette. Dato il gran numero di modelli ed il cambio di modelli è possibile che le operazioni descritte non siano complete. Non trascuri pertanto di leggere le istruzioni dei nostri fornitori di componenti, che si trovano nel BikeGuard.

Tenga in considerazione che Le spiegazioni ed i consigli riportati possono essere insufficienti poiché non tengono conto di determinati fattori, quali p. es. l'esperienza o l'abilità manuale di chi esegue le operazioni o ancora gli strumenti usati: alcune operazioni richiedono l'impiego di strumenti speciali o l'osservazione di procedure qui non descritte.

Sul nostro sito internet www.canyon.com troverà inoltre numerosi filmati che potranno esserLe di aiuto nell'esecuzione di piccole operazioni di riparazione e manutenzione.
Non pretenda troppo da se stesso mettendo così a rischio la propria sicurezza. In caso di dubbi o domande non esiti a contattare la nostra hotline di assistenza 848 6946 88!

Tenga conto dei seguenti punti: il presente manuale non è in grado di trasmetterLe le conoscenze di un meccanico di biciclette, anche un manuale delle dimensioni di un vocabolario non potrebbe contenere tutte le possibili combinazioni di biciclette e componenti. Pertanto l'attenzione del presente manuale è incentrata sulla bicicletta da Lei acquistata e sui componenti comuni e Le illustra le indicazioni e le avvertenze più rilevanti. Inoltre non illustra come montare una bicicletta completa partendo dal kit telaio Canyon!

Il presente manuale non è in grado di insegnarLe ad andare in bicicletta. Pertanto l'attenzione del presente manuale è incentrata sulla bicicletta da Lei acquistata e Le illustra le indicazioni e le avvertenze più rilevanti. Tuttavia non è in grado di insegnarLe ad andare in bicicletta e non contiene le regole del traffico stradale.

Chi va in bicicletta deve essere consapevole del fatto che sta svolgendo un'attività potenzialmente pericolosa e che il conducente deve sempre avere sotto controllo la bicicletta.



Come accade in ogni tipo di sport ci si può ferire anche andando in bicicletta. Prima di montare in sella bisogna essere consapevoli di tale pericolo ed accettarlo. Non dimentichi che la bicicletta non dispone dei dispositivi di sicurezza di una macchina quali p. es. carrozzeria o airbag.

Guidi pertanto sempre con prudenza, rispettando gli altri utenti del traffico. Non guidi mai dopo aver assunto medicinali, droghe, alcol o in caso di stanchezza. Non guidi mai con una seconda persona sulla bicicletta e tenga sempre le mani sul manubrio.

Infine ancora un paio di raccomandazioni da parte nostra: andando in bicicletta non metta in pericolo la propria vita e quella degli altri e rispetti la natura quando attraversa boschi e prati. Indossi sempre equipaggiamento da bicicletta adeguato, per lo meno un casco adatto, occhiali di protezione, scarpe rigide ed abbigliamento ben visibile adatto al ciclismo.

Il team Canyon Le augura buon divertimento con la Sua Canyon!

Il presente manuale non è da usarsi come base per montare biciclette da assemblare o per riparare biciclette! I dettagli tecnici possono subire variazioni rispetto a dati ed immagini del manuale d'istruzioni. Le presenti istruzioni per l'uso soddisfano i requisiti della norma UNI EN 14781 e sono disciplinate dalla normativa europea.

Con la fornitura della bicicletta il produttore è obbligato ad allegare istruzioni integrative. Troverà istruzioni integrative anche sul sito internet www.canyon.com

**Testo, elaborazione, fotografia, realizzazione grafica:**
Zedler – Institut für Fahrradtechnik
und -Sicherheit GmbH
www.zedler.de
Versione: luglio 2013, edizione 4

© È vietata la pubblicazione, la ristampa, la traduzione, la riproduzione o l'ulteriore uso commerciale, anche parziale, anche su media elettronici, senza previa autorizzazione scritta dell'autore.

Per strada

Sempre con casco ed occhiali

Visiti regolarmente il nostro sito internet www.canyon.com, dove troverà novità, avvertenze, consigli utili e gli indirizzi dei nostri partner commerciali.

Nell'eseguire operazioni di montaggio e registrazione non pretenda troppo da se stesso mettendo così a rischio la propria sicurezza. In caso di dubbi si rivolga alla nostra hotline di assistenza 848 6946 88. E-mail: info@canyon.com

# USO CONFORME

Per poter definire l'uso previsto per i diversi tipi di biciclette di nostra produzione, abbiamo suddiviso le biciclette in differenti categorie. L'obiettivo è definire, già durante la fase di sviluppo delle biciclette, i requisiti che devono soddisfare in base alla sollecitazione prevista, così da garantire in seguito la massima sicurezza d'uso.

È quindi estremamente importante che le biciclette non vengano utilizzate per altri usi oltre a quelli consentiti, poiché questo potrebbe portare al superamento dei limiti di sollecitazione e al conseguente danneggiamento del telaio o di altri componenti, provocando gravi cadute.

Il peso massimo del conducente incluso il bagaglio non deve superare i 120 kg. In alcuni casi i consigli d'uso dei produttori dei componenti potrebbero limitare ulteriormente il peso massimo consentito.

Per stabilire a quale categoria appartiene la bicicletta, confronti i simboli presenti sul telaio con i simboli riportati qui di seguito. Se non riesce a identificare la categoria della sua bicicletta, si rivolga in qualsiasi momento al nostro Centro Assistenza.

**Condizione 0**
Questa categoria indica le biciclette da bambino. I bambini non dovrebbero utilizzare la bicicletta nelle vicinanze di precipizi, scale o piscine e tanto meno su percorsi in cui viaggiano le automobili. In generale si riferisce a biciclette con pneumatici di dimensioni dai 12 ai 24 pollici.

**Condizione 1**
Le biciclette di questa categoria sono progettate per utilizzo su strade asfaltate, dove le ruote sono sempre a contatto con il fondo stradale. Generalmente si tratta di biciclette da corsa con manubrio da corsa o dritto, biciclette da triathlon e da cronometro. Il peso massimo del conducente incluso il bagaglio non deve superare i 120 kg. In alcuni casi i consigli d'uso dei produttori dei componenti potrebbero limitare ulteriormente il peso massimo consentito.

**Condizione 2**
Biciclette della categoria 1 e per percorsi sterrati ben stabilizzati o piste offroad con lieve pendenza, sui quali gli pneumatici perdono brevemente aderenza sul terreno a causa di piccolo dislivelli. Comprende biciclette urban e city, biciclette da ciclocross con manubrio da corsa e freni Cantilever o a disco.

**Condizione 3**
Le biciclette di questa categoria comprendono biciclette della categoria 1 e 2 che si adattano anche a terreni accidentati e non stabilizzati. L'uso consentito di queste biciclette include anche salti sporadici di un'altezza massima di circa 60 cm. Anche salti di questa altezza possono causare cadute rovinose per un ciclista inesperto, per cui il notevole incremento delle forze in gioco potrebbe provocare danni o ferite. In questa categoria rientrano le MTB Hardtail e le biciclette full suspension con ammortizzatori a corsa breve.

**Condizione 4**
Questa categoria comprende le biciclette delle categorie 1-3. Sono adatte inoltre per terreni molto accidentati e parzialmente rocciosi, con forti pendenze e di conseguenza per elevate velocità. Per i ciclisti esperti effettuare salti moderati e frequenti con queste bici non costituisce un problema. Si dovrebbe però evitare l'uso regolare e costante delle bici su percorsi North-Shore e nei Bike Park. A causa delle forti sollecitazioni, queste biciclette dovrebbero essere controllate dopo ogni uscita per verificare la presenza di eventuali danni. Le biciclette full suspension con ammortizzatori a corsa media sono tipiche di questa categoria.

**Condizione 5**
Questo tipo di utilizzo si riferisce a terreni difficili, estremamente rocciosi e molto ripidi, che solo ciclisti tecnicamente preparati e molto allenati sono in grado di affrontare. Salti alti a velocità elevate e un uso intensivo in Bike Park appositi e in percorsi downhill sono caratteristici di questa categoria. Per queste biciclette deve assolutamente essere effettuato un controllo accurato dopo ogni uscita per verificare la presenza di possibili danni. I danni preesistenti possono essere causa di cedimenti anche con sollecitazioni successive di lieve intensità. Da non dimenticare la sostituzione ad intervalli regolari dei componenti rilevanti per la sicurezza. È assolutamente necessario indossare protezioni speciali. Contraddistinguono questa categoria le biciclette full suspension con ammortizzatori a corsa lunga e le biciclette da dirt.

Fondamentalmente non sono consentiti seggiolini.

In generale non è consentito trainare rimorchi per bambini.

Consulti anche il nostro sito internet www.canyon.com sempre aggiornato con informazioni attuali. Per ogni modello troverà inoltre una rappresentazione grafica dei tipi d'uso.

Non è consentito montare portapacchi. Per trasportare del bagaglio consigliamo di usare esclusivamente gli appositi zaini per bicicletta.

Se avete acquistato una Speedmax CF Evo, leggete in ogni caso anche le istruzioni per l'uso integrative Speedmax.



# PRIMA DELLA PRIMA USCITA

1. **Ha già provato a guidare biciclette da strada, da cronometro, da triathlon o da pista?** Tenga presente che si tratta di attrezzi sportivi che richiedono adattamento e pratica. Prenda lentamente confidenza con la Sua nuova bicicletta in un luogo tranquillo e si avvicini a piccoli passi alle caratteristiche di guida. Frequenti un corso di tecnica. Maggiori informazioni sono disponibili sul sito internet www.canyon.com

2. **Ha già preso confidenza con il sistema frenante?** In genere le biciclette Canyon vengono fornite in modo tale che il freno anteriore venga attivato con la leva del freno sinistra. Verifichi se riesce ad attivare il freno della ruota anteriore con la stessa leva del freno che è solito usare. Se così non fosse è necessario familiarizzare accuratamente con la nuova disposizione, poiché un azionamento sconsiderato del freno della ruota anteriore potrebbe provocare una caduta. Eventualmente chieda ad uno specialista di cambiare l'attribuzione delle leve dei freni.

   L'azione frenante dei freni attuali è eventualmente di gran lunga superiore a quella dei freni della bicicletta da Lei usata fino ad ora! Effettui in ogni caso prima delle frenate di prova su strade prive di traffico! Si avvicini a piccoli passi alla decelerazione massima possibile. Troverà maggiori informazioni sui freni nel capitolo **"Il sistema frenante"**.

3. **Ha già preso confidenza con il tipo di cambio e con il suo funzionamento?** Si eserciti nell'uso del cambio su strade prive di traffico. Non cambi marcia contemporaneamente davanti e dietro e riduca la forza di pedalata durante il cambio. Troverà maggiori informazioni sul cambio nel capitolo **"Il cambio"**.

Frenata a fondo, da non imitare

Tenga conto che l'attribuzione delle leve del freno può variare da paese a paese! Premendo una leva del freno verifichi quale freno viene azionato. Se l'impostazione non corrisponde alle proprie abitudini faccia modificare tale assegnazione!

Il cambio a catena

Guidando con le mani appoggiate sulle appendici di un manubrio Aero (manubrio per triathlon), risulterà difficile raggiungere rapidamente le leve dei freni rispetto alle altre posizioni. La distanza di arresto è più lunga. Guidi con particolare prudenza e tenga conto di distanze di arresto superiori.

4. **L'altezza del telaio è adeguata? La sella ed il manubrio sono impostati correttamente?** Si metta sul tubo superiore della bicicletta e verifichi che tra tubo e cavallo ci sia spazio per almeno 2-3 dita. Se così non fosse, contatti la nostra hotline di assistenza 848 6946 88. Guidando una bicicletta con telaio troppo grande è possibile ferirsi scendendo rapidamente dalla sella! La sella dovrebbe essere impostata in modo tale che nella posizione più bassa il tallone raggiunga appena il pedale. Una volta in sella verifichi di poter toccare il pavimento con le punte dei piedi. Troverà maggiori informazioni sulla posizione nel capitolo **"Regolazione della bicicletta da strada Canyon in base alle esigenze dell'utilizzatore"**.

5. **Ha già provato a guidare la bicicletta con pedali a sgancio rapido o pedali automatici e le scarpe apposite?** Prima della prima uscita con questi pedali Le consigliamo di esercitarsi da fermo e facendo attenzione ad agganciare e sganciare i pedali. Si appoggi ad una parete per non cadere. Se necessario, regoli la forza di aggancio e sgancio. In ogni caso legga prima di tutto le istruzioni per l'uso, che troverà allegate nel BikeGuard. Troverà maggiori informazioni sui pedali nel capitolo **"I sistemi di pedali"**.

Verificare la distanza tra il tubo superiore ed il cavallo

Scarpe per pedali automatici

Pedale automatico

Una scarsa pratica e/o pedali automatici troppo stretti possono eventualmente impedire lo sgancio dal pedale! **Pericolo di caduta!**



6. **Usi la bicicletta Canyon solamente in base all'uso previsto per il tipo da Lei acquistato!** Le biciclette da strada e da triathlon devono essere impiegate esclusivamente su strade e sentieri con fondo liscio, ad. es. su fondi asfaltati o lastricati.

   Le biciclette da pista sono attrezzi prettamente sportivi e devono essere impiegate solamente su circuiti chiusi (velodromo). Non è consentito l'utilizzo di biciclette da pista su strade o sentieri pubblici.

   In genere le biciclette da strada Canyon sono progettate per supportare una portata massima di 120 kg (vengono sommati i pesi di conducente e bagaglio). Nel caso di biciclette da strada con ruote Mavic la portata massima consentita è di 100 kg. Non superi mai questi limiti. Troverà maggiori informazioni sull'uso previsto nel capitolo **"Uso conforme"**.

7. **La Sua bicicletta è dotata di componenti in carbonio?** Tenga presente che questo materiale richiede una particolare cura ed un uso attento. Legga in ogni caso il capitolo **"Peculiarità del carbonio"** .

Le biciclette da strada Canyon sono progettate per uscite su asfalto

Bicicletta da pista V-Drome

Il materiale carbonio

Le biciclette da strada, da cronometro, da triathlon o da pista Canyon sono attrezzi sportivi di qualità superiore in grado di coniugare leggerezza ed elevate prestazioni ingegneristiche. Tratti anche Lei questi materiali da professionista. Un uso non conforme, un montaggio effettuato da mani inesperte o una cura poco scrupolosa possono compromettere la sicurezza della Sua macchina da corsa. Pericolo d'incidente!

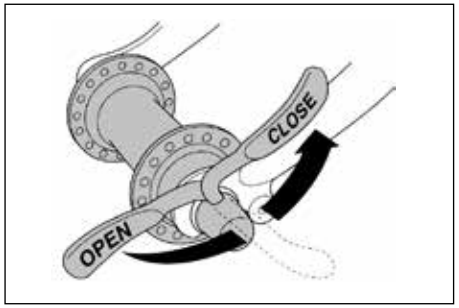
# PRIMA DI OGNI USCITA

**PRIMA DI OGNI USCITA LE CONSIGLIAMO DI VERIFICARE I SEGUENTI PUNTI:**

1. I bloccaggi rapidi della ruota anteriore e posteriore, il reggisella ed i restanti componenti sono fissati correttamente? Troverà maggiori informazioni nel capitolo **“Come usare il bloccaggio rapido”**.

2. Le coperture sono in buono stato ed hanno entrambe sufficiente pressione? Faccia girare le ruote per verificarne la centratura. In questo modo potrà inoltre individuare forature laterali delle coperture, perni e raggi rotti. Troverà maggiori informazioni nel capitolo **“Le ruote – coperture, camere d’aria e pressione di gonfiaggio”**.

3. Faccia una prova dei freni da fermo tirando con forza le leve dei freni verso il manubrio. Dopo un breve percorso della leva dovrà raggiungere un punto di pressione; tuttavia la leva non deve andare a toccare il manubrio! I pattini dei freni a pattino devono centrare i fianchi dei cerchi in tutta la loro superficie. Non devono toccare le coperture. Troverà maggiori informazioni sul tema **“Freni”** nel capitolo **“Il sistema frenante“**.



Verifichi la pressione delle coperture

Il freno non deve andare a toccare il manubrio

La chiusura non corretta dei bloccaggi rapidi può causare il distacco di parti della bicicletta. **Pericolo di caduta!**

Non usi la bicicletta Canyon nel caso avesse riscontrato problemi in uno dei punti elencati!



4. Nel caso di guida su strade pubbliche o di notte verifichi l’impianto d’illuminazione (vedi il capitolo **“Norme sul traffico stradale”**).

5. Da un’altezza ridotta faccia rimbalzare la Sua Canyon sul pavimento. Non trascuri eventuali rumori provenienti dalla bicicletta. Se necessario verifichi i collegamenti dei cuscinetti ed i raccordi delle viti.

6. L’accessorio più importante per una serena uscita in bicicletta è una piccola sacca degli attrezzi che potrà collocare sotto la sella. Tra questi dovrebbero esserci due leve di montaggio in plastica, le chiavi Allen più comuni, una camera d’aria di ricambio, un kit d’emergenza, il Suo cellulare e del denaro. Porti con sé anche una pompa che potrà fissare al telaio.

7. Si munisca di un antifurto robusto nel caso volesse parcheggiare la Sua Canyon. Leghi la Sua Canyon solamente ad oggetti fissi, in modo da prevenire eventuali furti!

Non vada mai in bicicletta al buio senza illuminazione

Kit d’emergenza

Per evitare danni alla Sua Canyon si attenga alla portata massima consentita ed alle disposizioni sul trasporto di bagagli e bambini nel capitolo **“Uso conforme”**. Inoltre, prima di trasportare la bicicletta in macchina o in aereo, consigliamo di leggere il capitolo **“Trasportare la bicicletta Canyon”**.

A seconda del tipo di fondo stradale e delle forze esercitate dall’utilizzatore, la Sua Canyon viene sottoposta a forti sollecitazioni. Conseguenza di queste sollecitazioni dinamiche sono logoramento ed usura dei diversi componenti. Sottoponga la Sua Canyon a controlli regolari per individuare eventuali usure così come graffi, deformazioni, alterazioni di colore o cricche iniziali. Una volta esaurito il ciclo vitale, i componenti possono rompersi improvvisamente. Faccia ispezionare regolarmente la Sua Canyon e, se necessario, chieda di sostituire le parti interessate. Troverà maggiori informazioni sulla manutenzione e sulla sicurezza d’uso nei capitoli **“Avvertenze generali su cura ed ispezioni”**, **“Coppie di bloccaggio consigliate”** ed **“Intervalli d’ispezione e manutenzione”**.

# MONTAGGIO DAL BIKEGUARD

Per il montaggio dal BikeGuard non serve certo la bacchetta magica; in ogni caso la invitiamo a procedere con prudenza e con cura. Un montaggio effettuato da mani inesperte può compromettere la sicurezza della bicicletta.

Prima di tutto La preghiamo di familiarizzare con i componenti della Sua Canyon.

**Estragga la pagina di copertina anteriore del presente opuscolo**, dove troverà illustrata una bicicletta Canyon con tutti i componenti più importanti. Lasci aperta questa pagina durante la lettura in modo da trovare subito i componenti menzionati nel testo.

L'immagine mostra una bicicletta da strada Canyon scelta arbitrariamente. Non tutte le biciclette Canyon sono uguali a quella illustrata. Prima di tutto apra il BikeGuard usando un cutter.

Usando un cutter presti attenzione a non danneggiare se stesso o il componente. Tagli allontanando il cutter dal proprio corpo e dal componente!

Il montaggio può essere effettuato con maggior facilità e sicurezza se dispone di un cavalletto di montaggio o se ha un aiutante.

**VERIFICARE IL CONTENUTO DEL BIKEGUARD**

Nel BikeGuard troverà il telaio montato con tutti i componenti, le ruote (eventualmente imballate in borse apposite), la sella ed una scatola con parti piccole, p. es. bloccaggi rapidi, riflettori ed eventualmente pedali.

**SCARTARE IL CONTENUTO**

Se necessario, rimuova le scatole di protezione ed estragga dal BikeGuard le ruote una ad una, eventualmente imballate nelle borse apposite.

Conservi in un luogo asciutto tutte le parti dell'imballaggio e l'intero BikeGuard, in modo da avere a portata di mano l'occorrente in caso di eventuale spedizione o viaggio.

Non tutte le biciclette sono dotate di borse apposite per le ruote.

Estragga la sella dal BikeGuard. Se necessario, rimuova prima di tutto la pellicola di protezione sul reggisella.

Estragga con attenzione il telaio ed il pacchetto contenente parti piccole che si trova lateralmente o sul fondo.

Estraendo il telaio tenga fermo il manubrio, affinché non cada e non subisca danni.

**MONTAGGIO DELLA BICICLETTA DA STRADA**

Qui di seguito trova una breve descrizione su come montare la bicicletta. Se non dispone di conoscenze o esperienza sufficienti, Le consigliamo di leggere i capitoli dettagliati riportati più avanti o sul CD allegato.

Per il montaggio fissi la Sua Canyon esclusivamente con il reggisella in alluminio su un cavalletto di montaggio o chieda a qualcuno di tenere la Sua Canyon durante l'assemblaggio.

Per il montaggio non fissi la Sua Canyon con un tubo del telaio o con il reggisella in carbonio su un cavalletto di montaggio!

Per il montaggio si serva della chiave dinamometrica allegata al BikeGuard.

## MONTAGGIO DELLA SELLA

Allenti la vite sul bloccaggio del tubo verticale. Legga prima il capitolo **“Regolazione della bicicletta da strada Canyon in base alle esigenze dell’utilizzatore”**. Prima di montare il reggisella nel telaio, verifichi che il tubo verticale sia assolutamente privo di spigoli vivi o di bavature.

Spinga il reggisella nel tubo verticale fino a raggiungere l’altezza di seduta desiderata. Centri la sella e non avviti eccessivamente la vite del bloccaggio sul tubo verticale.

Se necessario, pulisca il tubo verticale ed elimini le bavature. Il reggisella deve scorrere facilmente nel telaio, senza doverlo spingere o girare. Apporti un leggero strato di pasta di montaggio Canyon nel tubo verticale e sul reggisella.

⚠ Prenda nota delle avvertenze riportate nel capitolo **“Regolazione dell’altezza di seduta”** e delle coppie di bloccaggio consentite nel capitolo **“Avvertenze generali su cura ed ispezioni”** e tenga conto delle indicazioni dei produttori di componenti.

## CASO PARTICOLARE CANYON SPEEDMAX

Molti modelli Canyon (p. es. Speedmax CF e Speedmax AL) hanno un reggisella ovale. Non è pertanto consentito montare un reggisella differente da quello di serie. Allenti entrambe le viti ad esagono incassato situate sulla chiusura del reggisella.

⚠ Non fissi il Suo telaio per un tubo telaio o per il reggisella in carbonio su un cavalletto di montaggio! I tubi potrebbero schiacciarsi! Consigliamo di usare un cavalletto di montaggio che sostenga il telaio internamente su tre punti oppure la forcella ed il movimento centrale.

## MONTAGGIO DEL MANUBRIO

Apporti della pasta di montaggio Canyon sulla parte inferiore del reggisella ed all’interno del tubo verticale del telaio.

Sviti le viti di bloccaggio della chiusura dell’attacco e rimuova la chiusura.

Spinga il reggisella nel tubo verticale fino a raggiungere l’altezza di seduta desiderata e riavviti con una chiave dinamometrica entrambe le viti ad esagono incassato sulla chiusura del reggisella.

⚠ Non superi le coppie di bloccaggio massime! Le coppie di bloccaggio sono riportate nel capitolo **“Coppie di bloccaggio consigliate”**, sui componenti stessi e nelle istruzioni dei produttori di componenti.

Rimuova dalle leve del cambio sul manubrio la pellicola di protezione ed il rivestimento protettivo. Tenga fermo il manubrio, affinché non cada e non subisca danni.

Cerchi di rimuovere la pellicola ed il rivestimento con le mani. Se non ci riuscisse si serva di un cutter o di forbici prestando particolare attenzione.

⚠ Usando un cutter presti attenzione a non danneggiare se stesso o il componente. Tagli allontanando il cutter dal proprio corpo e dal componente!

Centri il manubrio nella zona di bloccaggio dell'attacco. Si accerti che i cavi bowden non siano storti o piegati e che scorrano a raggi uniformi fino ai fine corsa o al freno. Avviti nuovamente le viti della chiusura finché il manubrio non sia fissato leggermente. L'impostazione finale viene eseguita una volta montate le ruote.

Prenda dalla scatola con le parti piccole il bloccaggio rapido per la ruota anteriore. Sviti il controdado e tiri una delle molle dal bloccaggio rapido.

**MONTAGGIO DELLE RUOTE**

Estragga la ruota anteriore dalla borsa apposita e rimuova i cappucci di protezione sull'asse della ruota anteriore.

Sposti il bloccaggio rapido nell'asse cavo della ruota anteriore. Su ogni lato del mozzo deve essere posizionata una molla. Verifichi che la molla con il diametro ridotto su entrambi i lati del bloccaggio rapido sia rivolta verso l'asse del mozzo.

La leva di comando del bloccaggio rapido viene montata sul lato sinistro (sul lato opposto della catena).

Per il montaggio si serva della chiave dinamometrica allegata al BikeGuard.

Avvitare il controdado del bloccaggio rapido in modo tale che chiudendo la leva il bloccaggio rapido faccia presa. Chiudere il bloccaggio rapido. Giri il controdado di uno-due giri sul filetto. Troverà maggiori informazioni sui bloccaggi rapidi nel capitolo **"Come usare il bloccaggio rapido"**; legga inoltre le istruzioni allegate dei produttori di componenti.

Monti la ruota anteriore inserendo il bloccaggio rapido nel forcellino e chiuda il bloccaggio rapido. Legga prima il capitolo **"Come usare il bloccaggio rapido"**.

**MONTARE LA RUOTA ANTERIORE**

Apra il freno della ruota anteriore allentando la leva di sgancio veloce sul freno (Shimano, SRAM) oppure spostando il perno situato sulla leva del freno/cambio (Campagnolo) in modo da inclinare la leva leggermente verso l'indietro.

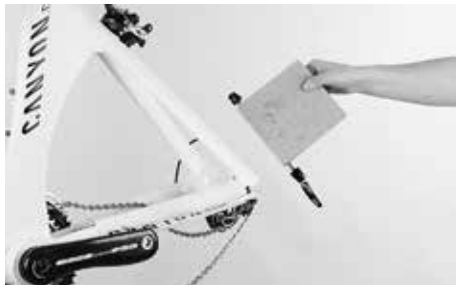
Chiuda subito la leva di sgancio veloce sul freno (Shimano, SRAM) o sposti nella posizione iniziale il perno situato sulla leva del freno/cambio (Campagnolo).

Infine controlli che la ruota anteriore sia centrata tra gli steli della forcella. Verifichi la sede corretta del bloccaggio rapido e del meccanismo di ritenzione. Verifichi che il freno sia centrato rispetto al cerchio.

Troverà maggiori informazioni sui freni da corsa nel capitolo **"Il sistema frenante"**.

Si accerti che i pattini dei freni centrino le superfici di frenata in tutta la loro superficie. Troverà maggiori informazioni nel capitolo **"Il sistema frenante"**.

**MONTARE LA RUOTA POSTERIORE**



Apra il bloccaggio rapido sull'asse posteriore, rimuova l'asse di legno ed estragga il bloccaggio rapido dall'asse. Proceda come con il montaggio della ruota anteriore. Anche in questo caso presti attenzione alla posizione corretta delle molle. Troverà maggiori informazioni su bloccaggi rapidi nel capitolo "**Come usare il bloccaggio rapido**".

Apra il freno della ruota posteriore allentando la leva di sgancio veloce sul freno (Shimano, SRAM) oppure spostando il perno situato sulla leva del freno/cambio (Campagnolo) in modo da inclinare la leva leggermente verso l'indietro.

Rimuova la pellicola di protezione da entrambi i foderi posteriori orizzontali ed allenti eventualmente il nastro adesivo sul forcellino.

Cerchi di rimuovere la pellicola ed il nastro con le mani. Se non ci riuscisse si serva di un cutter o di forbici prestando particolare attenzione.

Azioni la leva del cambio destra fino a che il cambio posteriore non sia completamente all'esterno. Spinga il cambio posteriore leggermente indietro, posizioni la catena sulla ruota dentata più esterna della cassetta e quindi monti la ruota posteriore. Verifichi la sede corretta della ruota nei forcellini.

Usando un cutter presti attenzione a non danneggiare se stesso o il componente. Tagli allontanando il cutter dal proprio corpo e dal componente!

Troverà maggiori informazioni sui freni da corsa nel capitolo "**Il sistema frenante**".

Chiuda il bloccaggio rapido in modo tale che la ruota sia fissata saldamente. Legga prima il capitolo "**Come usare il bloccaggio rapido**".

Verifichi che entrambe le ruote siano state inserite nei forcellini e che girando siano centrate rispetto agli steli della forcella e/o tra i foderi del carro posteriore. Faccia girare le ruote e ne verifichi la centratura. Troverà maggiori informazioni nel capitolo "**Le ruote – coperture, camere d'aria e pressione di gonfiaggio**".

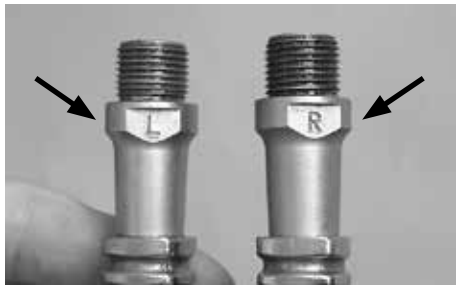
Chiuda subito la leva di sgancio veloce sul freno (Shimano, SRAM) o sposti nella posizione iniziale il perno situato sulla leva del freno/cambio (Campagnolo).

Verifichi il funzionamento del cambio. Inserisca tutte le marce e si accerti che il cambio posteriore non entri in contatto con i raggi quando la catena sale sulla ruota dentata più grande. Troverà maggiori informazioni sulla regolazione del cambio nel capitolo "**Il cambio**".

Si accerti che i pattini dei freni centrino le superfici di frenata in tutta la loro superficie.

Una volta montate le ruote effettui una prova dei freni da fermo. La leva deve presentare un punto di pressione e non deve andare a toccare il manubrio.

## MONTARE I PEDALI




Prima di montare i pedali legga la dicitura riportata sugli assi. La “R” indica il pedale destro mentre la “L” il pedale sinistro. Tenga conto che il pedale sinistro è dotato di un filetto sinistro, ciò significa che dovrà essere avvitato in senso antiorario e quindi in senso inverso rispetto al fissaggio abituale.

Con la mano faccia girare due-tre volte i pedali fissandoli nei filetti delle pedivelle. Si serva quindi di una chiave per pedali per fissare i pedali.

Ingrassi leggermente i filetti dei pedali prima di avvitarli.

Nel caso di alcuni pedali sarà necessario serrare i pedali con l’ausilio di una chiave Allen.

Apporti il riflettore bianco sul manubrio, il riflettore rosso sul reggisella ed i riflettori dei raggi.

Verifichi nuovamente la sede stabile dei pedali dopo aver percorso 100 km. I pedali potrebbero staccarsi, rompere il filetto e provocare eventualmente una caduta. Verifichi la sede stabile delle restanti viti in base alle indicazioni sulle coppie di bloccaggio.

Si attenga alle norme in vigore per circolare nel traffico stradale nel paese d’uso della bicicletta da strada.



## VERIFICA E REGOLAZIONE

Regoli la posizione di seduta, la posizione delle manopole e verifichi la sede sicura di manubrio, manopole e reggisella, come descritto nel capitolo **“Regolazione della bicicletta da strada Canyon in base alle esigenze dell’utilizzatore”** del presente manuale.

Una volta trovata la posizione di seduta desiderata, riavviti la vite sul bloccaggio del tubo verticale. Non stringa eccessivamente la vite, si attenga alle indicazioni sulle coppie di bloccaggio consigliate.

Il reggisella deve trovarsi almeno fin sotto al tubo superiore o fino alla marcatura minima del reggisella nel telaio.

Non usi mai la Sua Canyon se la marcatura minima è visibile sul reggisella.

Verifichi nuovamente la sede stabile di tutte le viti dopo aver percorso 100-300 km ed in base alle indicazioni sulle coppie di bloccaggio. Troverà maggiori informazioni nei capitoli **“Avvertenze generali su cura ed ispezioni”**, **“Coppie di bloccaggio consigliate”** ed **“Intervalli d’ispezione e manutenzione”**.

Gonfi entrambe le coperture con la pressione di gonfiaggio massima riportata sui fianchi delle stesse. Troverà maggiori informazioni sul tema “Coperture e camere d’aria” nel capitolo **“Le ruote”**. Una volta terminato il montaggio esegua attentamente le verifiche riportate nel capitolo **“Prima della prima uscita”**.

Una volta terminate le operazioni di montaggio e verifica, consigliamo vivamente di eseguire un’uscita di prova con la Sua Canyon su terreno piano e privo di traffico (per esempio in un parcheggio). Eventuali errori di montaggio e regolazione possono causare la perdita del controllo della bicicletta durante un’uscita nel traffico stradale o fuori strada.

# IMBALLARE LA BICICLETTA DA STRADA CANYON

Nel caso dovesse imballare la Sua Canyon, p. es. per inviarla per una ispezione ad una nostra officina specializzata o in caso di viaggio, Le consigliamo di tenere conto di alcuni punti, affinché la bicicletta arrivi intatta a destinazione.

Al BikeGuard sono state allegate le istruzioni d'imballaggio **"Come imballare la bicicletta da strada"**. Nell'imballare la bicicletta si attenga sempre esattamente alle istruzioni.

Le istruzioni d'imballaggio che Le spiegano passo per passo come imballare la Sua Canyon troverà anche sul nostro sito internet www.canyon.com.

In caso di viaggio in volo imballi la bicicletta nel BikeGuard della Canyon oppure si serva di una valigia apposita, come p. es. il BikeShuttle della Canyon.

In caso di trasporto in macchina si assicuri che la bicicletta sia in posizione stabile e non slitti. In caso di dubbi o domande legga i capitoli dettagliati riportati più avanti o sul CD allegato oppure si rivolta alla nostra hotline di assistenza 848 6946 88.

Non riponga la bicicletta o parti della bicicletta non imballate nell'abitacolo della macchina. Parti non fissate possono compromettere la sicurezza.

L'imballaggio non corretto della Sua Canyon secondo le istruzioni d'imballaggio allegate non Le da alcun diritto al rimborso da parte della Canyon Bicycles GmbH di eventuali danni insorti durante il trasporto.

Il BikeShuttle Canyon

Il BikeGuard Canyon

Nel caso di tubi del telaio di grandi dimensioni è possibile che questi vengano schiacciati dai bloccaggi dei portabiciclette! Di conseguenza i telai in carbonio potrebbero rompersi improvvisamente durante l'uso, i telai in alluminio presentano leggere ammaccature. Tuttavia nei negozi di accessori auto si possono trovare modelli speciali adatti a questi tipi di telai.

Durante il trasporto in macchina faccia attenzione che non ci siano parti sulla bicicletta che potrebbero staccarsi (attrezzi, borse di trasporto, seggiolini per bambini etc.). Pericolo d'incidente!



# COME USARE IL BLOCCAGGIO RAPIDO

Nonostante la semplicità d'uso dei bloccaggi rapidi si verificano frequentemente incidenti dovuti ad un uso incorretto.

Fondamentalmente il bloccaggio rapido è costituito da due elementi di comando:

- la leva manuale su un lato del mozzo, che per mezzo di un eccentrico trasforma il movimento di chiusura in forza di serraggio.
- Il dado di bloccaggio sull'altro lato del mozzo, che consente di regolare il precarico su una barra filettata.

**PROCEDURA PER IL FISSAGGIO SICURO DELLA RUOTA**

- Apra il bloccaggio rapido. Dovrebbe essere leggibile la scritta "OPEN" (aperto).
- Sposti la leva nuovamente verso la posizione di fissaggio, riconoscibile dalla scritta "CLOSE" (chiuso), leggibile dal lato esterno. A partire dal movimento di chiusura fino a quasi la metà del percorso, la leva deve muoversi facilmente e quindi senza resistenza.
- Durante la seconda metà del percorso la forza della leva deve aumentare notevolmente. Alla fine la leva si muove con molta difficoltà. Usi il polpastrello del pollice e le dita della mano per tirare appoggiandosi sulla forcella o sul telaio.

Apertura del bloccaggio rapido

Chiusura del bloccaggio rapido

Ruote montate erroneamente possono essere causa di cadute ed incidenti gravi!

Non usi mai la bicicletta prima di averne controllato il fissaggio delle ruote! Il distacco di una ruota durante la guida può causare una caduta!

Per parcheggiare la bicicletta leghi le ruote fissate con bloccaggi rapidi insieme al telaio ad un oggetto stabile.

- Nella posizione finale la leva deve essere parallela alla ruota. Non deve assolutamente sporgere lateralmente. La leva deve aderire al telaio in modo da non poter essere aperta involontariamente.
- Ne verifichi l'alloggiamento provando a spostare la leva.
- Se la leva di bloccaggio dovesse girare su se stessa, la ruota non è fissata correttamente. Riapra il bloccaggio ed aumenti il precarico girando di mezzo giro ed in senso orario il dado situato sul lato opposto.
- Ripeta la procedura di chiusura e verifichi nuovamente l'alloggiamento. Il bloccaggio serra correttamente nel momento in cui la leva non gira più.
- Infine sollevi la ruota di alcuni centimetri dal pavimento e dall'alto dia un colpo leggero alla copertura. Verifichi che la ruota sia fissata stabilmente e che quindi non fuoriesca dai forcellini del telaio.

Per verificare il bloccaggio rapido sulla sella provi a girare la sella rispetto al telaio.

La leva del bloccaggio rapido deve essere all'incirca parallela alla ruota e non deve sporgere lateralmente

Provi a spostare la sella rispetto al telaio

Si assicuri che le leve di comando di entrambi i bloccaggi si trovino sempre sul lato sinistro della Sua Canyon (lato opposto della catena), evitando così di montare la ruota anteriore sul lato sbagliato.

Bloccaggi rapidi non chiusi correttamente possono comportare il distacco delle ruote. **Imminente pericolo d'incidente!**

È possibile sostituire i bloccaggi rapidi con un antifurto che richiede una chiave con codice o una chiave Allen. In caso di dubbi o domande non esiti a contattare la nostra hotline di assistenza 848 6946 88.



# COSA DEVO TENER PRESENTE NEL CASO DI MODIFICHE O DI MONTAGGIO DI COMPONENTI ADDIZIONALI?

Le biciclette Canyon sono articoli sportivi equipaggiati in funzione dell'uso specifico per cui sono destinate. Tenga presente che il montaggio di parafanghi o simili può pregiudicare il funzionamento della bicicletta e la sicurezza di guida. Prima di acquistare e montare accessori si accerti che questi siano compatibili con la Sua Canyon. Nel caso di ulteriori campanelli, avvisatori acustici o dispositivi d'illuminazione è necessario verificare che tali accessori siano consentiti, testati e quindi ammessi nella circolazione stradale. Fanali a pila/pila ricaricabile devono essere contrassegnati con una linea di serpente e con la lettera "K" (vedi il capitolo **"Norme sul traffico stradale"**).

Se decide di montare un portapacchi o un seggiolino o di trainare un rimorchio legga prima il capitolo **"Uso conforme"** e si accerti che sia consentita tale operazione. Nel caso ciò fosse possibile si rivolga alla nostra hotline di assistenza 848 6946 88 che Le illustrerà i modelli più adatti.

Esegua solamente le operazioni che ritiene di poter eseguire correttamente al 100%.

La sostituzione di manubrio, attacchi manubrio e forcelle deve essere sempre eseguita da meccanici esperti. In ogni caso legga le istruzioni per l'uso del produttore di accessori. Non dimentichi che la responsabilità per il montaggio corretto di altri componenti e di accessori è sempre nelle Sue mani. Nel caso di dubbi, anche minimi, porti la Sua Canyon nella nostra officina specializzata.

Parafanghi

Portapacchi

Accessori montati successivamente, quali parafanghi, portapacchi, etc. possono limitare il funzionamento della Sua Canyon: usi pertanto preferibilmente accessori Canyon. In questo modo sarà sicuro di usare componenti adeguati.

In caso di montaggio errato i componenti possono staccarsi o rompersi causando cadute gravi. Avviti i collegamenti vite di rilevanza per la sicurezza prestando attenzione alle coppie di bloccaggio previste.

Per qualsiasi domanda sul montaggio di accessori, sulla compatibilità di componenti o nel caso di modifiche che desidera apportare alla bicicletta, legga i capitoli dettagliati riportati più avanti o sul CD allegato oppure si rivolta alla nostra hotline di assistenza 848 6946 88.

# PECULIARITÀ DEL CARBONIO

Il carbonio, ossia la plastica rinforzata da fibra di carbonio (CFK), presenta caratteristiche particolari rispetto ai comuni materiali di costruzione leggera. È di fondamentale importanza prendere nota di queste caratteristiche per approfittare a lungo dell'elevata qualità della Sua Canyon e per fidarsi del materiale in qualsiasi circostanza.

La plastica rinforzata da fibra di carbonio ha mostrato le sue qualità in seguito a numerose vittorie nel corso di competizioni ciclistiche. Se fabbricato, lavorato e trattato correttamente questo materiale consente di ottenere componenti estremamente solidi, altamente resistenti e di peso leggero.

Tuttavia una caratteristica particolare di questo materiale è data dalla sua fragilità. Un componente in carbonio non si deforma in seguito a sovraccarico, nonostante la struttura possa già risultare danneggiata. In casi estremi le fibre possono staccarsi l'una dall'altra, provocando la cosiddetta delaminazione, pregiudicando fortemente la stabilità del componente. L'eventuale sollecitazione eccessiva, che danneggia le fibre interne, non è riconoscibile da deformazioni di materiale come nel caso di acciaio o alluminio. Per questo motivo in seguito ad un sovraccarico è possibile che il componente in carbonio si guasti, causando un'eventuale caduta con conseguenze non prevedibili. Pertanto raccomandiamo vivamente di far controllare alla nostra officina specializzata il componente o meglio ancora l'intera Canyon in seguito ad un incidente!

Parcheggi sempre la Sua Canyon con cura ed in modo che non possa cadere. Una semplice caduta può danneggiare il telaio o i componenti in carbonio.

Il materiale carbonio

Guidi sempre con attenzione. L'eventuale scricchiolio del componente CFK può essere indicativo di un imminente difetto del materiale. Non usi la bicicletta e contatti la hotline dell'officina per decidere il da farsi. Non faccia mai riparare componenti in CFK. Ne va della Sua sicurezza! Sostituisca immediatamente un componente danneggiato ed eviti che tale componente venga usato da terzi.

I componenti in carbonio non devono mai mai essere sottoposti a temperature elevate, come nel caso di rivestimento in polvere o laccatura a fuoco, poiché il calore elevato potrebbe danneggiare i tali componenti. Eviti inoltre di lasciarli in macchina esposta a raggi solari intensi e non li conservi nelle vicinanze di fonti di calore.

Nel caso di tubi del telaio di grandi dimensioni è possibile che questi vengano schiacciati dai bloccaggi dei portabiciclette! I telai in carbonio potrebbero rompersi improvvisamente. Nei negozi di accessori auto si possono trovare modelli speciali adatti a questi tipi di telai.

La portata massima di conducente, bagaglio (zaino) e bicicletta non deve superare 100 kg. Fondamentalmente non sono consentiti rimorchi.



**PECULIARITÀ DELLE RUOTE IN CARBONIO**

Grazie all'uso di plastica rinforzata da fibra di carbonio le ruote in carbonio presentano particolari qualità aerodinamiche ed un peso ridotto.

**FRENARE CON RUOTE IN CARBONIO - CARATTERISTICHE**

Dal momento che le superfici di frenata sono in carbonio è necessario tenere conto di alcune peculiarità. Usi solamente pattini freno adatti per ruote in carbonio. Consigliamo di usare sempre i pattini del produttore di ruote!

Anche Shimano e Campagnolo forniscono pattini per cerchi in carbonio, tuttavia sono adatti ai cerchi Shimano o Campagnolo. I pattini per cerchi in carbonio si usurano più rapidamente rispetto ai pattini comuni. Tenga presente che i cerchi hanno un comportamento di frenata che richiedono una certa pratica, in particolare su bagnato. Si eserciti pertanto a frenare in zone prive di traffico fino ad avere il pieno controllo della bicicletta.

Le superfici di frenata dei cerchi in carbonio sono sensibili a temperature elevate. Eviti pertanto frenate continue durante uscite in montagna. Scendendo a valle con il freno posteriore costantemente attivato è possibile che il materiale si riscaldi fino a deformarsi. Il cerchio può rovinarsi completamente, un eventuale scoppio della camera d'aria può essere causa di un incidente. Fondamentalmente consigliamo di rallentare con entrambi i freni e di rilasciare di tanto in tanto i freni, per consentire al materiale di raffreddarsi.

Biciclette con cerchi in carbonio presentano un comportamento di frenata particolare

Non fissi mai telai o reggisella in CFK su cavalletti di montaggio! Potrebbero subire danni. Monti un reggisella (in alluminio) stabile che potrà fissare oppure usi un cavalletto, che serri il telaio all'interno su tre punti o che fissi forcella e scatola del movimento centrale.

Verifichi lo stato dei freni e si accerti di usare solamente pattini adatti per cerchi in carbonio.

Verifichi lo stato dei pattini ad intervalli brevi, poiché l'usura è eventualmente maggiore rispetto ai cerchi in alluminio.

Tenga conto che l'azione frenante si riduce fortemente sul bagnato. Se possibile eviti di uscire in bicicletta in caso di possibili piogge o di umidità. Se tuttavia dovesse uscire su fondo stradale umido consigliamo di guidare con particolare prudenza e molto più lentamente che su strade asciutte.

**ISTRUZIONI PER LA CURA**

Pulisca i componenti in materiale sintetico rinforzato con fibre di carbonio con un panno morbido ed acqua, alla quale potrà aggiungere del detersivo. Per rimuovere tracce d'olio o di grasso persistenti usi un detergente a base di petrolio. Non usi mai sgrassanti che contengono acetone, monoclorometano, trielina, etc. o solventi, detergenti non neutri, contenenti solventi o detergenti chimici, che potrebbero intaccare la superficie!

Usi della cera per auto per proteggere e lucidare la superficie. Le paste lucidanti o polish contengono sostanze solide che possono intaccare la superficie.

Si accerti che le superfici di frenata di ruote con cerchi in carbonio siano sempre prive di prodotti di pulizia e lubrificanti!

Protegga la superficie con cera per auto

Adesivi particolari proteggono il carbonio da eventuali danni

⚠ Non fissi mai telai o reggisella in CFK su cavalletti di montaggio! Potrebbero subire danni. Monti un reggisella (in alluminio) stabile che potrà fissare oppure usi un cavalletto, che serri il telaio all'interno su tre punti o che fissi forcella e scatola del movimento centrale.

⚠ Come tutti i componenti di costruzione leggeri, i componenti in carbonio hanno un ciclo vitale limitato. Consigliamo di sostituire pertanto il manubrio, i reggisella, le ruote in carbonio e l'attacco manubrio ad intervalli regolari (ad es. ogni 3 anni o dopo 15.000 km), in base ad uso e sollecitazione, anche se non ha avuto incidenti o simili.

⚠ Protegga le zone a rischio del telaio in carbonio, quali p. es. il lato inferiore del tubo obliquo, con speciali adesivi per evitare danni dovuti a sassi o cavi che si sfregano.

⚠ Eviti fondamentalmente d'ingrassare i componenti in carbonio. Il grasso si deposita sulla superficie riducendo il coefficiente d'attrito ed impedendo quindi un serraggio sicuro nell'ambito delle coppie di bloccaggio consentite. Una volta ingrassati, i componenti in carbonio non possono più essere serrati in maniera stabile!

⚠ Verifichi regolarmente, p. es. durante la pulizia della bicicletta, che il componente in carbonio non presenti danni esterni quali incisioni, cricche, ammaccature, alterazioni di colore, etc. Se lo straccio dovesse impigliarsi, verifichi la zona interessata. Non usi la bicicletta e si rivolga immediatamente alla nostra hotline di assistenza 848 6946 88.



# CARATTERISTICHE DELLE BICICLETTE DA TRIATHLON, DA CRONOMETRO E DA PISTA

**MANUBRI DI BICICLETTE DA CRONOMETRO**

Nella pratica del triathlon o nelle gare a cronometro, in cui è di fondamentale importanza assumere una posizione di seduta particolarmente aerodinamica, vengono di norma montati i cosiddetti manubri Aero. Le leve del cambio dei modelli Aero sono spesso posizionate all'estremità del manubrio, le leve del freno sulla parte terminale del manubrio base (manubrio a corna di bue). Guidando in posizione distesa le leve dei freni sono distanti, il tempo di reazione è superiore, lo spazio di frenata aumenta. Guidi pertanto con particolare prudenza.

È possibile regolare limitatamente la posizione del manubrio in base alle proprie esigenze. Il che significa che la parte diritta del manubrio può essere leggermente spostata verso il basso ed essere rivolta verso l'alto di massimo 30°.

Si assicuri che gli avambracci possano sempre appoggiarsi comodamente, pertanto i gomiti dovrebbero sporgere verso l'indietro e leggermente sopra i appoggi per gomiti.

Le biciclette da cronometro presentano un comportamento su strada che richiede una certa pratica

I gomiti dovrebbero sporgere verso l'indietro e leggermente sopra i appoggi per gomiti

⚠ Le biciclette da triathlon e da cronometro possiedono particolari caratteristiche di guida. Provi la Sua bicicletta in un luogo tranquillo e si avvicini a piccoli passi alle caratteristiche di guida.

**BICICLETTE DA CRONOMETRO - LEVE CAMBIO PER ESTREMITÀ MANUBRIO**

Nel caso di leve del cambio per estremità manubrio Shimano, Sram e Campagnolo per triathlon e gare a cronometro, la leva del cambio viene spinta verso il basso per passare dietro ai pignoni più piccoli, quindi ad un rapporto grande, e davanti alle corone più piccole, quindi ad un rapporto più piccolo. Tirando verso l'alto la leva del cambio si passa dietro e davanti alle ruote dentate più grandi.

Il comando di cambio viene trasmesso dalla leva del cambio tramite il cavo bowden. Il cambio oscilla, la catena sale sul pignone successivo. Di fondamentale importanza per la cambiata è una pedalata costante e senza grandi sforzi, fintanto che la catena si sposta tra i pignoni! Grazie a delle guide speciali nelle ruote dentate il cambio delle biciclette attuali funziona anche sotto sforzo. Una cambiata con sforzo eccessivo riduce notevolmente il ciclo vitale della catena.

Inoltre è possibile che la catena rimanga bloccata tra fodero posteriore orizzontale e corone (il cosiddetto "chain-suck"). Eviti di cambiare mentre sta pedalando con forza, soprattutto nel caso di cambiata sul deragliatore centrale.

**BICICLETTA DA PISTA**

Le biciclette da pista non hanno freni. Il mozzo posteriore non gira a ruota libera. Le pedivelle ruotano continuamente fintanto che le ruote girano. Le consigliamo pertanto di esercitarsi con una bicicletta da pista sotto la supervisione di un allenatore esperto.

Le leve cambio per estremità manubrio comandano cambio posteriore e deragliatore centrale

Cambio posteriore

Bicicletta da pista

Tenga presente che lo spazio di frenata è maggiore se le mani sono appoggiate sul manubrio Aero in quanto le leve dei freni non sono facilmente raggiungibili.

Le biciclette da pista sono completamente diverse dalle comuni biciclette da strada. Si avvicini a piccoli passi alla guida senza ruota libera e senza freni.



# DOPO UNA CADUTA

1. Verifichi che le ruote siano ancora ben fissate nei forcellini e che i cerchi siano ancora centrati nel telaio e nella forcella. Faccia girare le ruote ed osservi la fessura tra pattini e fianchi del cerchio. Se la fessura cambia notevolmente e non ha la possibilità di effettuare la centratura in loco, eventualmente sarà necessario aprire leggermente i freni affinché il cerchio possa girare tra i pattini senza strisciare. Tenga conto che in questo caso l'azione frenante si riduce. Troverà maggiori informazioni nei capitoli **"Il sistema frenante"** e **"Le ruote"**.

2. Verifichi che il manubrio e l'attacco manubrio non si siano deformati o rotti e che siano ancora diritti. Cercando di torcere il manubrio rispetto alla ruota anteriore verifichi che l'attacco manubrio sia fissato saldamente alla forcella. Si appoggi brevemente sulle leve dei freni per verificare la tenuta stabile del manubrio nell'attacco. Troverà maggiori informazioni nei capitoli **"Regolazione della bicicletta da strada Canyon in base alle esigenze dell'utilizzatore"** e **"La serie sterzo"**.

3. Si accerti che la catena sia ancora sulle corone e sui pignoni. Nel caso la bicicletta fosse caduta sul lato del cambio Le consigliamo di verificarne il funzionamento. Faccia sollevare a qualcuno la bicicletta dalla sella e provi ad inserire tutte le marce. In particolare nel caso di marce piccole, dove la catena sale sui pignoni più grandi, La preghiamo di controllare di quanto il cambio posteriore si avvicina ai raggi. Se il cambio posteriore o il forcellino sono deformati è possibile che il cambio posteriore finisca nei raggi. **Pericolo di caduta!** Cambio posteriore, ruota posteriore e telaio potrebbero subire dei danni. Controlli il deragliatore centrale. Un eventuale spostamento può causare la caduta della catena, la bicicletta si fermerebbe (vedi anche capitolo **"Il cambio"**).

Verifichi che entrambe le ruote siano fissate saldamente nei forcellini

Provi a spostare il manubrio rispetto alla ruota anteriore

Verifichi che la catena sia ancora sulle corone e sui pignoni

Legga inoltre le avvertenze riportate nel capitolo **"Peculiarità del carbonio"**.

4. Verifichi che la sella non sia storta fissando la sella lungo il tubo superiore o verso la scatola del movimento centrale.

5. Sollevi la bicicletta di alcuni centimetri e la faccia rimbalzare sul pavimento. Se durante tale operazione dovessero risultare dei rumori è possibile che ci siano dei raccordi vite allentati.

6. Infine osservi nuovamente la bicicletta per individuare eventuali parti deformate, alterazioni di colore o cricche.

Torni indietro con la bicicletta facendo attenzione e solamente se tutti i controlli sono stati superati senza problemi. Eviti forti accelerazioni e frenate, non guidi alzandosi dalla sella e con colpi di pedale energici.

In caso di dubbi sul corretto funzionamento della bicicletta chieda a qualcuno di venirLa a prendere in macchina. Non corra rischi mettendo a repentaglio la propria sicurezza. Una volta a casa è necessario sottoporre la bicicletta nuovamente a controlli accurati. Consigliamo di leggere i capitoli dettagliati riportati più avanti o il CD allegato o, in caso di dubbi, si rivolta alla nostra hotline di assistenza 848 6946 88.

Fissi la sella lungo il tubo superiore per verificare che non sia storta

Controlli i componenti in carbonio con particolare attenzione ed, ai fini della sicurezza, provveda a sostituirli nel caso del minimo dubbio

Per la Sua sicurezza, dopo una caduta sostituisca i componenti leggeri

Componenti in carbonio che hanno subito un forte impatto nonché componenti in alluminio deformati possono rompersi improvvisamente. Non devono essere raddrizzati poiché comunque persisterebbe un forte pericolo di rottura. In particolare modo non cerchi di raddrizzare la forcella, il manubrio, l'attacco manubrio, le pedivelle, il reggisella ed i pedali. In caso di dubbi si consiglia di sostituire tali parti, ne va della Sua sicurezza.



# KIT TELAIO – ISTRUZIONI PER IL MONTAGGIO - SPECIFICHE TECNICHE

I telai di qualità in carbonio ed alluminio della Canyon sono acquistabili singolarmente per il montaggio individuale di componenti.

La persona che completa il telaio e monta i componenti deve pertanto garantire la compatibilità e la qualità di montaggio di tali componenti. Dato il gran numero di componenti disponibili la Canyon non è in grado di illustrare nelle presenti istruzioni tutte le combinazioni possibili di montaggio. Canyon declina la responsabilità per tutte le possibili combinazioni di componenti.

Le consigliamo vivamente di leggere con attenzione le istruzioni dei produttori di componenti. Eventuali errori nella combinazione possono fondamentalmente compromettere la sicurezza della Sua Canyon. Consigliamo pertanto di far eseguire il montaggio da uno specialista o di rivolgersi alla nostra officina specializzata. Non pretenda troppo da se stesso mettendo così a rischio la propria sicurezza.

Kit telaio della Canyon Ultimate CF

Faccia montare la Sua Canyon nella nostra officina specializzata!

In base all'esperienza e/o all'abilità manuale di chi esegue i lavori è possibile che le presenti istruzioni necessitino di istruzioni aggiuntive. È possibile che alcune operazioni richiedano ulteriori strumenti (speciali), p. es. estrattori speciali o istruzioni aggiuntive.

Non fissi il telaio dai tubi su cavalletti di montaggio! I tubi presentano pareti sottili che potrebbero quindi subire dei danni. Prima di tutto monti un reggisella (in alluminio) solido e lo fissi sul cavalletto, oppure usi un cavalletto di montaggio, che serri il telaio all'interno su tre punti o che fissi forcella e scatola del movimento centrale.

I telai sono pronti per essere montati per cui i filetti sono tagliati, le sedi dei cuscinetti ed il tubo verticale sono alesati. Non sarà necessario eseguire una rifinitura del telaio. Non apporti modifiche al telaio ed alle parti funzionali (quali passacavi regolabili, etc.), limature, fori o simili.

Monti tutti i componenti (eccezione: reggisella in carbonio, attacchi manubrio su forcelle con tubo in carbonio e tutti i reggisella su telaio in carbonio) apportando sul telaio del grasso di montaggio di qualità. In questo modo si evita un'eventuale corrosione. In caso contrario è possibile che con il passare del tempo non sia più in grado di smontare la Sua Canyon.

La serie sterzo e la forcella delle biciclette da strada Canyon sono già montate.

Inizi sempre a serrare partendo dalla coppia di bloccaggio più bassa per poi raggiungere la coppia massima e verifichi costantemente la sede stabile del componente, come descritto nei relativi capitoli.

Per le parti prive di indicazioni serri le viti gradualmente fino a raggiungere la coppia massima di bloccaggio e verifichi costantemente la sede stabile del componente.

Si attenga sempre alle indicazioni sulle coppie di bloccaggio

Usi sempre una chiave dinamometrica

È consentito solamente l'uso dell'attacco manubrio consegnato.

La persona che esegue il montaggio completo della bicicletta sulla base del telaio Canyon, deve fare in modo che l'assemblaggio dei componenti avvenga in base alle direttive del produttore, alle norme generali ed attenendosi allo stato della scienza e della tecnica. In caso di domande sulla compatibilità di singoli componenti con il telaio contatti la nostra hotline di assistenza 848 6946 88.

Sul telaio Canyon FIO tutte le fibre in carbonio sono state elaborate in modo da sopportare le sollecitazioni a cui vengono sottoposte durante l'uso. Pertanto i fermi del cavo rivettati devono essere sollecitati solamente in direzione dei cavi del cambio o del freno. Non tiri i cavi diagonalmente al senso di scorrimento o in direzione opposta allo stesso, quindi allontanandosi dal telaio (p. es. per eseguire una tensione iniziale). Una tale procedura potrebbe danneggiare il telaio.

Per alcuni componenti le coppie di bloccaggio sono stampate o incollate su adesivi. Si attenga assolutamente a questi valori. Legga in ogni caso le istruzioni allegate dei produttori di componenti!



**SERIE STERZO**

Tutti i telai vengono forniti con le calotte già montate e con la serie sterzo integrata (integrated headset).

I kit telaio di biciclette da strada Canyon vengono spediti con attacco manubrio, forcella già montata e serie sterzo impostata.

**MOVIMENTO CENTRALE**

Tutti i telai (ad eccezione di Aeroad CF): BSA /BSC 1.370x24T, (lato destro filettatura sinistra!)
Aeroad CF: Press fit BB 91 con 86,5 mm

Le scatole dei movimenti del tipo Cartridge possono essere montate direttamente con del grasso di montaggio di qualità. Si attenga alle coppie di bloccaggio consigliate dal produttore di movimenti centrali.

**LARGHEZZA CARRO POSTERIORE**

Tutti i telai di biciclette da strada: 130 mm
Bicicletta da pista V-Drome: 120 mm

Serie sterzo già montata ed impostata con attacco manubrio e forcella

Movimento centrale

**FORCELLINO DEL CAMBIO SOSTITUIBILE**

I forcellini del cambio sostituibili sono fissati sufficientemente su tutti i telai. Si attenga alla coppia di bloccaggio di 1,5 Nm. Non superi mai la coppia di bloccaggio massima di 1,5 Nm.

**SUPPORTO BORRACCE**

Si attenga alla coppia di bloccaggio massima di 4,5 Nm. Non superi mai la coppia di bloccaggio massima di 4,5 Nm.

**FERMI DEL CAVO**

Solleciti i fermi del cavo rivettati sul telaio Canyon Ultimate CF, in base al percorso della forza, solamente nel senso di scorrimento del cavo del cambio o del freno. Una sollecitazione diagonale al senso di scorrimento o in direzione opposta allo stesso potrebbe danneggiare il telaio.

Sostituendo il forcellino del cambio sostituibile non superi mai la coppia di bloccaggio massima di 1,5 Nm

Nel caso del supporto borracce si attenga alla coppia di bloccaggio massima di 4,5 Nm

Durante la sostituzione del forcellino del cambio apporti del grasso tra forcellino e telaio!



**REGGISELLA**

Il Suo nuovo reggisella deve presentare lo stesso diametro nominale del tubo verticale del telaio. Il reggisella deve scorrere facilmente nel telaio, senza spingerlo o girarlo. Misure differenti di telaio e reggisella possono causare la rottura del reggisella stesso.

Prima di montare il reggisella nel telaio, verifichi che il tubo verticale sia assolutamente privo di spigoli vivi o di bavature. Nel caso di un reggisella o di un tubo verticale in carbonio si accerti che entrambi i componenti siano privi di grasso o olio. Se necessario, pulisca il tubo verticale ed elimini le bavature.

Non stringa eccessivamente la vite o il bloccaggio rapido del bloccaggio sul tubo verticale. Prenda nota delle avvertenze riportate nel capitolo **“Regolazione dell’altezza di seduta”** e delle coppie di bloccaggio consentite nel capitolo **“Avvertenze generali su cura ed ispezioni”** e tenga conto delle indicazioni dei produttori di componenti. Forzando il bloccaggio si rischia di danneggiare il reggisella e di provocare un incidente e/o la lesione dell’utilizzatore.

Verifichi che il reggisella sia perfettamente compatibile con il telaio

Non serri eccessivamente la vite della chiusura del reggisella

Si attenga alle indicazioni relative ai diametri dei reggisella indicati sul sito www.canyon.com/service

Usi la speciale pasta di montaggio per carbonio della Canyon per una sede sicura del reggisella.

Diametri del tubo verticale e del reggisella non esattamente corrispondenti possono provocare una rottura del telaio o del reggisella in carbonio, con conseguente incidente o lesione dell’utilizzatore.

Mai ingrassare i reggisella in carbonio o i tubi verticali di telai in carbonio.

Il reggisella deve essere inserito nel telaio almeno fin sotto al tubo superiore o fino alla marcatura minima del reggisella. Non usi mai la Sua Canyon se la marcatura minima è visibile sul reggisella.

# REGOLAZIONE DELLA BICICLETTA DA STRADA CANYON IN BASE ALLE ESIGENZE DELL'UTILIZZATORE

Non importa se preferisce una posizione aerodinamica o una posizione rilassata su una bicicletta da strada Canyon. La posizione di seduta è di fondamentale importanza per il Suo benessere e per permetterLe di ottenere prestazioni ottimali sulla Sua Canyon. Pertanto regoli sella e manubrio della Sua Canyon il più possibile in base alle proprie esigenze.

Sostanzialmente una bicicletta da strada è un attrezzo sportivo progettato per la velocità. Già per questo motivo una bicicletta da strada presuppone delle condizioni di base della muscolatura del tronco, delle spalle e del collo.

La statura è di fondamentale importanza per la scelta dell'altezza del telaio della Sua Canyon. Con la scelta del tipo di bicicletta si stabilisce approssimativamente il portamento del corpo in sella. Tuttavia alcuni componenti della Sua Canyon sono concepiti in maniera tale da consentire in parte un adattamento alle proporzioni del corpo. Tali componenti sono il reggisella, l'attacco manubrio e le leve dei freni.

Al momento della scelta delle dimensioni del telaio, La preghiamo di verificare che la distanza dal pavimento al tubo superiore Le garantisca spazio sufficiente nell'andatura, senza appoggiarsi con dolori sul tubo superiore.

Il sistema PPS (Perfect Position System della Canyon) Le consente di determinare le dimensioni esatte della Sua Canyon senza dover fare un giro di prova. Il sistema PPS si trova sul nostro sito internet www.canyon.com.

L'altezza del tubo superiore deve garantire spazio sufficiente nell'andatura

Postura tipica di un utilizzatore di biciclette da strada

Tutte le operazioni descritte qui di seguito richiedono esperienza, strumenti adeguati ed attitudini manuali. Una volta terminato il montaggio non ometta di eseguire la verifica rapida (capitolo **"Prima di ogni uscita"**) nonché un giro di prova su un piazzale tranquillo o su una strada poco frequentata, per verificare nuovamente il tutto senza correre pericolo alcuno. Nel caso di dubbi consigliamo di eseguire solamente la verifica della posizione. Se necessario affidi la Sua Canyon a mani esperte.



# REGOLAZIONE DELL'ALTEZZA DI SEDUTA

L'altezza della sella viene stabilita in base alla pedalata.

**Importante:** durante la pedalata i polpastrelli dei pollici dei piedi devono trovarsi oltre la metà dell'asse del pedale. Nel punto più basso della pedivella la gamba non deve essere completamente estesa. Se la sella è troppo in alto risulterà difficile superare il punto più basso; la pedalata non sarà circolare. Una sella impostata troppo in basso può essere causa di dolori al ginocchio. Verifichi pertanto l'altezza di seduta sulla base del seguente metodo di facile applicazione. Per tale verifica indossi scarpe con suola piatta.

- Si sieda sulla sella e metta il tallone sul pedale che si trova nella posizione più bassa. In questa posizione la gamba deve risultare estesa al massimo. Verifichi che il fianco resti diritto.

Per impostare l'altezza di seduta è necessario allentare la vite della chiusura del reggisella o il bloccaggio rapido (legga prima il capitolo **"Come usare il bloccaggio rapido"**). Sviti la vite della chiusura del reggisella usando uno strumento adeguato e girando in senso antiorario.

Nell'estrarre il reggisella non superi il limite contrassegnato sul tubo. In caso di telai con un tubo verticale più lungo e che sporge fuori dal tubo superiore, il reggisella deve essere inserito almeno fin sotto al tubo superiore! Il che significa che la profondità minima d'inserimento può essere pari o superiore a 10 centimetri.

Per impostare l'altezza di seduta è necessario allentare la vite della chiusura del reggisella

Quando il tallone è sul pedale, che si trova nella posizione più bassa, la gamba deve risultare estesa al massimo

È possibile che reggisella e telaio presentino differenti profondità d'inserimento. Scelga la profondità d'inserimento più grande di entrambi.

Controlli regolarmente ogni 2-3 mesi la posizione di seduta di adolescenti.

Non ingrassi mai il tubo verticale di un telaio in carbonio se non è dotato di boccola in alluminio. Nel caso di montaggio di un reggisella in carbonio, anche il telaio in metallo non deve essere ingrassato. Una volta ingrassati, i componenti in carbonio non possono più essere serrati in maniera stabile!

- Il reggisella allentato può ora essere regolato in altezza. Si assicuri che la parte del reggisella all'interno del tubo verticale sia sempre ben lubrificata. (Eccezione: telai e reggisella in carbonio). Eviti in ogni caso di usare la forza nel caso il reggisella non dovesse scorrere con facilità nel tubo verticale del telaio. Si rivolga eventualmente alla nostra hotline di assistenza 848 6946 88.
- Regoli la sella nuovamente in posizione diritta fissando dalla punta della sella il movimento centrale o lungo il tubo superiore.
- Blocchi nuovamente il reggisella serrando in senso orario la vite del reggisella. Un serraggio sufficiente non deve richiedere l'impiego di un'elevata forza manuale. Se così non fosse il reggisella non è eventualmente adatto al telaio. In caso di dubbi si rivolga alla nostra hotline di assistenza 848 6946 88.
- Verifichi la sede stabile del reggisella tenendo ferma la sella con entrambe le mani e provando a girarla. Se la sella non si gira allora il reggisella è fisso.
- Effettui di nuovo una verifica: l'estensione delle gambe è corretta? Porti il piede nella posizione di pedalata ottimale. Quando il polpastrello del pollice del piede si trova a metà del pedale, il ginocchio deve essere leggermente piegato. Se così fosse, l'altezza della sella è impostata correttamente.
- Una volta toccato il pavimento si accerti di trovarsi in una posizione di equilibrio. Se così non fosse consigliamo d'impostare nuovamente la sella più in basso.

Verifichi che la sella non sia storta fissando la sella lungo il tubo superiore

Provi a spostare la sella rispetto al telaio

Inizi a serrare a piccoli passi partendo dalla coppia di bloccaggio più bassa (mezzi metri Newton) per poi raggiungere la coppia massima e verifichi costantemente la sede stabile del componente. Non superi mai la coppia di bloccaggio massima indicata dal produttore!

Faccia attenzione a non serrare troppo la vite del bloccaggio sul tubo verticale. Un serraggio eccessivo può danneggiare il reggisella o il telaio. **Pericolo d'incidente!**

Non usi mai la bicicletta se il reggisella è stato estratto superando la marcatura fine, minimo, massimo, limite o stop! Il reggisella potrebbe rompersi o il telaio potrebbe subire danni. In caso di telai con un tubo verticale più lungo e che sporge fuori dal tubo superiore, consigliamo di inserire il reggisella almeno fin sotto al tubo superiore e/o al fodero posteriore verticale!



# REGOLAZIONE DELL'ALTEZZA DEL MANUBRIO

L'altezza del manubrio determina l'inclinazione della schiena. Tanto più in basso viene impostato il manubrio quanto maggiore sarà l'inclinazione del tronco. Il conducente si trova sì in posizione aerodinamica ed apporta più peso sulla ruota anteriore, tuttavia questa posizione fortemente curva è più faticosa e scomoda, in quanto i polsi, le braccia, il busto e la nuca sono sottoposti ad una maggiore sollecitazione.

L'altezza del manubrio determina l'inclinazione della schiena

Le biciclette da cronometro presentano un comportamento su strada che richiede una certa pratica

Le biciclette da pista sono attrezzi puramente ed esclusivamente sportivi

Gli attacchi manubrio presentano dimensioni differenti in lunghezza, nel diametro del tubo e nel foro manubrio. Una scelta sbagliata può rivelarsi fonte di pericolo: manubrio ed attacco manubrio potrebbero rompersi provocando un incidente. In caso di sostituzione usi solamente appositi pezzi di ricambio originali e contrassegnati.

Si accerti che la combinazione manubrio-attacco manubrio sia approvata dai produttori di manubri e attacchi manubrio.

**ATTACCHI MANUBRIO AHEADSET®, SISTEMA NON FILETTATO**
(Aheadset® è un marchio registrato della ditta DiaCompe)

Nel caso di biciclette con serie sterzo Aheadset® la serie sterzo viene regolata per mezzo dell'attacco manubrio. Se viene modificata la posizione dell'attacco manubrio, è necessario regolare nuovamente la serie sterzo (vedi al riguardo il capitolo **"La serie sterzo"**). Una regolazione dell'altezza è possibile solamente spostando i distanziali, i cosiddetti spacer, o invertendo l'attacco manubrio nel caso di modelli con attacco flip flop.

- Smonti la vite per il precarico della serie sterzo nella parte superiore del tubo e rimuova la chiusura.
- Allenti le viti ai lati dell'attacco manubrio. Estragga l'attacco manubrio dalla forcella.
- Ora può estrarre i distanziali.
- Distribuisca una quantità minima di pasta di montaggio per carbonio della Canyon nella zona in cui viene fissato l'attacco.
- Spinga l'attacco completamente sul tubo della forcella e reinserisca quindi tutti gli spacer rimossi in cima all'attacco.

Allenti le viti ai lati dell'attacco manubrio

Estragga i distanziali e li reinserisca quindi in cima all'attacco

Apporti un leggero strato di pasta di montaggio per carbonio sul tubo della forcella

La preghiamo, inoltre, di osservare le allegate istruzioni per l'uso dei produttori di componenti.

Gli attacchi manubrio sono parti portanti della bicicletta. L'apporto di modifiche può compromettere la Sua sicurezza. Le viti dell'attacco manubrio e del manubrio devono serrare correttamente. I valori prescritti sono riportati nel capitolo **"Coppie di bloccaggio consigliate"**. Nel caso pianifichi delle modifiche si rivolga alla nostra hotline di assistenza 848 6946 88.

La rimozione dei distanziali è possibile solamente accorciando il tubo della forcella. Tale operazione è irreversibile. Dovrebbe pertanto essere eseguita solamente nel momento in cui è pienamente soddisfatto della posizione di seduta. Chieda ad uno specialista di eseguire tale operazione. Consigliamo di rivolgersi alla nostra officina specializzata Canyon raggiungibile al numero della hotline di assistenza 848 6946 88.



Per invertire l'attacco manubrio è inoltre necessario rimuovere il manubrio.

- Sviti le viti nella parte anteriore dell'attacco manubrio, con cui viene bloccato il manubrio, ed estragga il manubrio prestando particolare attenzione.
- Apporti della pasta di montaggio per carbonio della Canyon anche in questa zona di bloccaggio e fissi nuovamente il manubrio, una volta invertito l'attacco manubrio.
- Regoli inoltre il manubrio nella zona di bloccaggio dell'attacco: la parte inferiore del manubrio dovrebbe essere in posizione orizzontale o tutt'al più leggermente rivolta verso il basso.
- Avviti tutte le viti di fissaggio dell'attacco manubrio con una chiave dinamometrica attenendosi alle indicazioni. Tenga presente che di regola la coppia di bloccaggio massima non deve essere raggiunta nel caso di uso di pasta di montaggio per carbonio. È sufficiente serrare le viti con coppie di bloccaggio inferiori del 20-25%, p. es. con 6 Nm anziché 8 Nm, evitando così un'usura precoce del materiale.
- Regoli nuovamente lo sterzo.
- Imposti l'attacco manubrio in modo tale che sia allineato alla ruota anteriore e che il manubrio formi esattamente un angolo retto rispetto alla direzione di guida. Una volta impostato, avviti l'attacco manubrio e si accerti che non si storca (vedi il capitolo **"La serie sterzo"**).

Regoli nuovamente lo sterzo

Serri quindi l'attacco manubrio con la coppia di bloccaggio prescritta

Verifichi che la zona di bloccaggio del manubrio non presenti spigoli vivi. Nel caso volesse apportare delle modifiche si rivolga alla nostra hotline di assistenza 848 6946 88.

Se la Sua bicicletta da strada Canyon è dotata di un tubo della forcella in carbonio (riconoscibile dal colore nero o nero lucido nella fessura dell'attacco manubrio) sarà necessario prestare particolare attenzione durante l'operazione di fissaggio dell'attacco. Un'operazione per mani esperte!

Le viti dell'attacco manubrio e del manubrio devono essere serrate con le coppie di bloccaggio previste. I relativi valori sono riportati nel capitolo **"Coppie di bloccaggio consigliate"** o nelle istruzioni allegate dei produttori di componenti. Si rivolga eventualmente alla nostra hotline di assistenza 848 6946 88. Altrimenti è possibile che manubrio o attacco manubrio si stacchino o si rompano, provocando un grave incidente.

**SISTEMA I-LOCK**

Nel caso di biciclette con serie sterzo i-Lock l'attacco manubrio ferma anche la serie sterzo. Se viene modificata la posizione dell'attacco manubrio, è necessario regolare nuovamente la serie sterzo (vedi al riguardo anche il capitolo **"La serie sterzo"**).

La regolazione dell'altezza è possibile solamente spostando i distanziali, i cosiddetti spacer, dalla parte inferiore dell'attacco manubrio alla parte superiore dello stesso oppure, nel caso dei modelli flip-flop, invertendo l'attacco manubrio.

- Allenti di due-tre giri le viti ai lati dell'attacco manubrio. Riavviti la vite di registrazione della serie sterzo, girandola quindi in senso antiorario.
- Smonti il tappo di chiusura posizionato in cima all'attacco manubrio.
- Tenga ferma la forcella e stacchi l'attacco manubrio dalla forcella.
- Ora può estrarre i distanziali.
- Distribuisca una quantità minima di pasta di montaggio per carbonio, p. es. della Canyon, nella zona in cui viene fissato l'attacco.
- Spinga l'attacco completamente sul tubo della forcella e reinserisca quindi tutti gli spacer rimossi in cima all'attacco.

Questa regolazione è provvisoria e serve a testare la posizione, poiché gli spacer, durante la guida, possono eventualmente vibrare. Una volta trovata l'altezza del manubrio ottimale chieda ad uno specialista di accorciare il tubo della forcella.

In caso di sostituzione dell'attacco manubrio usi solamente appositi pezzi di ricambio originali e contrassegnati. A seconda del tipo di fissaggio è possibile che, specialmente nel caso di forcelle in carbonio, si verifichino dei danni usando modelli differenti. **Pericolo di caduta!** Canyon non si assume alcuna responsabilità nel caso di combinazioni con altri modelli di attacchi manubrio. In questo caso la garanzia decade.

Allenti le viti ai lati dell'attacco manubrio

Riavviti la vite di registrazione della serie sterzo

Rimuova il tappo di chiusura

La Sua bicicletta da strada Canyon ha un tubo della forcella in carbonio, riconoscibile dal colore nero o nero lucido nella fessura dell'attacco manubrio. Presti sempre la massima attenzione durante lavori nella zona dello sterzo della Sua Canyon. Si tratta di un'operazione per mani esperte! In caso di dubbi chieda alla nostra officina specializzata Canyon di eseguire tali operazioni. Si rivolga eventualmente alla nostra hotline di assistenza 848 6946 88.



Per invertire l'attacco manubrio è inoltre necessario rimuovere il manubrio.

- Sviti le viti nella parte anteriore dell'attacco manubrio, con cui viene bloccato il manubrio, ed estragga il manubrio prestando particolare attenzione.
- Apporti della pasta di montaggio per carbonio anche in questa zona di bloccaggio e fissi nuovamente il manubrio, una volta invertito l'attacco manubrio.
- Sposti il tappo di chiusura in cima al tubo della forcella, tenga ferma la forcella e spinga attacco manubrio e tappo verso il basso, in modo da eliminare il minimo gioco percettibile.
- Imposti l'attacco manubrio in modo tale che sia allineato alla ruota anteriore e che il manubrio formi esattamente un angolo retto rispetto alla direzione di guida.
- Regoli inoltre il manubrio nella zona di bloccaggio dell'attacco: la parte inferiore del manubrio dovrebbe essere in posizione orizzontale o tutt'al più leggermente rivolta verso il basso.
- Avviti tutte le viti di fissaggio dell'attacco manubrio con una chiave dinamometrica attenendosi alle indicazioni. Tenga presente che di regola la coppia di bloccaggio massima non deve essere raggiunta nel caso di uso di pasta di montaggio per carbonio. È sufficiente serrare le viti con coppie di bloccaggio inferiori del 20-25%, p. es. con 6 Nm anziché 8 Nm, evitando così un'usura precoce del materiale.
- Regoli il gioco dello sterzo ed esegua anche il test di stabilità come descritto qui di seguito.

Non dimentichi che i collegamenti vite di attacco manubrio e manubrio devono essere serrati con le coppie di bloccaggio previste. I relativi valori sono riportati sul componente stesso o nelle istruzioni allegate dei produttori di componenti. Altrimenti è possibile che il manubrio e l'attacco manubrio si stacchino o si rompano, provocando un grave incidente.

Estragga i distanziali

Apporti un leggero strato di pasta di montaggio per carbonio sul tubo della forcella

Apporti il tappo di chiusura, lo spinga sulla forcella che sta tenendo ferma e fissi l'attacco manubrio regolato con la coppia di bloccaggio prevista

Avviti tutte le viti di fissaggio dell'attacco manubrio con una chiave dinamometrica attenendosi alle indicazioni

# DISTANZA TRA MANUBRIO E SELLA ED IMPOSTAZIONE DELLA SELLA

Anche la distanza tra le manopole del manubrio e la sella e l'inclinazione della sella incidono sull'inclinazione della schiena e quindi su comfort e dinamica di guida.

Tale distanza può essere modificata minimamente tramite il carrello della sella. Lo spostamento del telaietto della sella nel reggisella ha tuttavia ripercussioni sulla pedalata. In funzione della posizione della sella più in avanti o più indietro, cambia l'angolazione delle gambe rispetto ai pedali.

Una sella non in posizione orizzontale ha ripercussioni sul comfort di pedalata del ciclista, che deve così appoggiarsi costantemente al manubrio per non scivolare dalla sella.

La distanza tra le manopole del manubrio e la sella incide sull'inclinazione della schiena

La sella non dovrebbe in alcun caso essere inclinata all'indietro

Le viti del reggisella devono essere serrate con le coppie di bloccaggio previste. Utilizzi una chiave dinamometrica e non superi le coppie massime di bloccaggio! Le coppie di bloccaggio sono riportate nel capitolo **"Coppie di bloccaggio consigliate"**, sui componenti stessi e nelle istruzioni dei produttori di componenti.

Non fissi mai la sella nelle parti curve del telaietto bensì sempre nelle zone diritte.

Il campo di regolazione della sella è decisamente ridotto. Diverse lunghezze degli attacchi consentono invece di realizzare delle regolazioni in lunghezza in parte superiori a dieci centimetri. Nella maggior parte dei casi è necessario adeguare la lunghezza dei cavi. Per questa modifica consigliamo in ogni caso di rivolgersi ad un'officina specializzata. In caso di domande o per prendere un appuntamento chiami la nostra hotline di assistenza 848 6946 88.



**SPOSTARE LA SELLA E REGOLARE L'INCLINAZIONE DELLA SELLA**

**Dispositivo di bloccaggio integrato al reggisella con due viti parallele**

Nel caso di dispositivi di bloccaggio integrati con due viti parallele, la testa, che consente di fissare l'inclinazione e la posizione orizzontale della sella, è sostenuta da due viti parallele ad esagono incassato. Sviti entrambe le viti in testa al reggisella. Per questa operazione sviti le viti con max. due-tre giri, altrimenti potrebbe rompersi l'intero meccanismo.

Sposti la sella in avanti o indietro, in base alle esigenze. Spesso è necessario dare un piccolo colpo alla sella. Presti attenzione alle marcature sul telaietto, che non devono essere superate.

Riavviti le viti progressivamente ed in senso alternato, accertandosi che il bordo superiore della sella resti in posizione orizzontale. Durante questa operazione di regolazione la bicicletta deve trovarsi in posizione orizzontale.

Per verificare che la sella riavvitata non si inclini, si appoggi con le mani prima sulla punta e poi sul lato posteriore della sella.

Gli attacchi manubrio presentano dimensioni differenti in lunghezza, nel diametro del tubo e nel foro manubrio. Una scelta sbagliata può rivelarsi fonte di pericolo: manubrio ed attacco manubrio potrebbero rompersi provocando così un incidente.

Con una chiave dinamometrica verifichi mensilmente le viti in base ai valori riportati nel capitolo **"Coppie di bloccaggio consigliate"**, nelle istruzioni allegate e/o sui componenti stessi.

Avviti entrambe le viti progressivamente ed in senso alternato, non superi mai la coppia di bloccaggio massima consentita

Verifichi che la sella appena fissata non oscilli

VCLS Post 2.0

Se avete acquistato un VCLS Post 2.0, leggete in ogni caso anche il manuale integrativo VCLS Post 2.0.

**Dispositivo di bloccaggio integrato al reggisella con due viti di bloccaggio posizionate una dietro l'altra**

Allenti entrambe le viti con max. due-tre giri, altrimenti potrebbe rompersi l'intero meccanismo. Sposti la sella orizzontalmente per regolare la distanza tra manubrio e sella. Serri entrambe le viti uniformemente, per non modificare l'angolo della sella.

Serri la vite anteriore per spostare più in basso la punta della sella. Se necessario, allenti la vite posteriore. Serri la vite posteriore per spostare più in basso la parte posteriore della sella. Una volta trovata la posizione desiderata verifichi che le traverse aderiscano al telaietto della sella, prima di passare alla coppia di bloccaggio delle viti indicata dal produttore del reggisella.

Si attenga alle coppie di bloccaggio consigliate nel capitolo **"Avvertenze generali su cura ed ispezioni"**. Per verificare che la sella riavvitata non si inclini, si appoggi con le mani prima sulla punta e poi sul lato posteriore della sella.

Allenti entrambe le viti di max. due-tre giri

Serri nuovamente le viti uniformemente ed in senso alternato, attenendosi alla coppia di bloccaggio prescritta

Regoli la sella in modo tale che il telaietto venga fissato nell'ambito della marcatura

Posizioni il telaietto della sella in modo tale che il bloccaggio del reggisella si trovi all'interno della zona specificata. Nel caso la marcatura mancasse, il bloccaggio deve fissare solamente la parte diritta ed in alcun caso la zona curva anteriore o posteriore. **Pericolo di rottura!**

In caso di sostituzione della sella tenga conto che in genere i reggisella sono progettati per guide della sella con un diametro di sette millimetri. Guide con diametro differente possono causare la rottura del reggisella e la caduta dell'utilizzatore.



**CHIUSURA DELLA SELLA SPEEDMAX**

Inserisca il reggisella Speedmax nel tubo verticale fino a raggiungere l'altezza della sella desiderata. Serri le due viti ad esagono incassato sul lato posteriore con la coppia di bloccaggio indicata di 3 Nm.

Per fissare la sella troverà su entrambi i lati una vite ad esagono incassato (vedi I nella figura a lato). Fissando la sella si accerti che il supporto superiore aderisca al telaietto; serri quindi entrambe le viti ad esagono incassato con la coppia di bloccaggio indicata di 5 Nm.

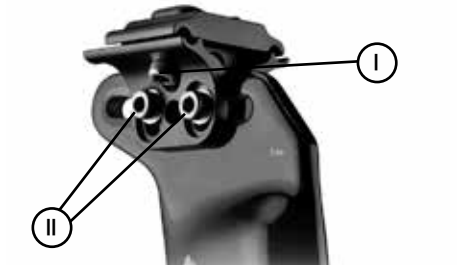
Le due viti ad esagono incassato sul lato inferiore (vedi II nella figura a lato) servono a regolare l'inclinazione e la posizione orizzontale della sella. Queste due viti consentono di modificare l'inclinazione e la posizione orizzontale della sella senza dover allentare il meccanismo di fissaggio.

Per modificare la posizione orizzontale della sella allenti di due-tre giri entrambe le viti ad esagono incassato sul lato inferiore. Ora potrà spostare la sella orizzontalmente e regolare l'inclinazione in base alle esigenze. Serri infine entrambe le viti ad esagono incassato uniformemente, per non modificare l'angolo della sella. Si serva di una chiave dinamometrica. Se con 5 Nm la sella non dovesse essere ancora fissata, si avvicini a piccoli passi alla coppia di bloccaggio massima di 8 Nm. Non superi tale valore!

Per verificare che la sella riavvitata non si inclini, si appoggi con le mani prima sulla punta e poi sul lato posteriore della sella.

Utilizzi una chiave dinamometrica e non superi le coppie massime di bloccaggio!

Serri entrambe le viti con una chiave dinamometrica




Viti ad esagono incassato per fissare e regolare la chiusura della sella Speedmax

Non usi mai la bicicletta se il reggisella è stato estratto superando la marcatura limite! Il reggisella potrebbe rompersi o subire dei danni. **Pericolo di caduta!**

Posizioni il telaietto della sella in modo tale che il bloccaggio del reggisella si trovi all'interno della zona specificata. Nel caso la marcatura mancasse, il bloccaggio deve fissare solamente la parte diritta ed in alcun caso la zona curva anteriore o posteriore. **Pericolo di rottura!**

Con una chiave dinamometrica verifichi mensilmente le viti in base ai valori riportati nel capitolo **"Coppie di bloccaggio consigliate"**, nelle istruzioni allegate e/o sui componenti stessi.

**BLOCCAGGIO SELLA AEROAD**

Inserisca il reggisella nel tubo verticale fino a raggiungere l'altezza della sella desiderata. Serri le due viti ad esagono incassato sul lato posteriore con la coppia di bloccaggio indicata di 5-7 Nm.

**REGGISELLA MONORAIL**

Il sistema reggisella Monorail di Selle Italia è dotato di una testa del reggisella speciale sulla quale viene montata la sella. La sella non è dotata di un comune telaietto, bensì di un binario in carbonio collocato al centro, sotto al sottosella. Questo consente di avere un campo di regolazione orizzontale della sella molto lungo.

Dopo aver allentato entrambe le viti della testa del reggisella può fare scorrere la sella in avanti o all'indietro. Con entrambe le viti può regolare l'inclinazione della sella (ad es. la punta della sella più in basso). Serri le viti con una coppia massima di 8 Nm.

Serri entrambe le viti con una chiave dinamometrica

Reggisella Monorail

Reggisella Monorail

Legga il manuale d'istruzione contenuto nel CD allegato.



# REGOLARE IL MANUBRIO E LE LEVE DEI FRENI

Nelle biciclette da strada la parte diritta ed inferiore del manubrio dovrebbe essere in posizione parallela al pavimento o leggermente inclinata verso il basso. Le estremità delle leve dei freni si trovano all'incirca su un prolungamento immaginario, che parte dal bordo inferiore della parte curva inferiore del manubrio. Regolazioni delle leve dei freni devono essere eseguite da uno specialista, in quanto successivamente è necessario riavvolgere il nastro del manubrio.

**REGOLARE LA POSIZIONE DEL MANUBRIO FACENDOLO RUOTARE**

- Sviti la vite (le viti) ad esagono incassato sul lato anteriore dell'attacco manubrio.
- Giri il manubrio fino a raggiungere la posizione desiderata.
- Si accerti che il manubrio venga fissato all'attacco manubrio esattamente nel centro.
- Ora serri nuovamente le viti con cautela ed usando una chiave dinamometrica. Si attenga alla coppia di bloccaggio prevista (vedi capitolo **"Avvertenze generali su cura ed ispezioni"**).

Verifichi la sede stabile del manubrio posizionandosi davanti alla Sua Canyon ed afferrando il manubrio da entrambe le leve del freno. Il manubrio non si deve girare nemmeno in caso di forte pressione verso il basso. Eventualmente serrare nuovamente la vite (le viti) di bloccaggio.

La parte diritta ed inferiore del manubrio dovrebbe essere in posizione parallela al pavimento o leggermente inclinata verso il basso

Serri le viti con la coppia di bloccaggio prescritta

Il manubrio non si deve girare in caso di forte pressione

Non dimentichi che i collegamenti vite di attacco manubrio, manubrio e freni devono essere serrati con le coppie di bloccaggio previste. I relativi valori sono riportati nel capitolo **"Avvertenze generali su cura ed ispezioni"** o nelle istruzioni allegate dei produttori di componenti. Altrimenti è possibile che i componenti si stacchino o si rompano provocando un grave incidente.

# REGOLAZIONE DELLA DISTANZA DELLE LEVE DEL FRENO DAL MANUBRIO

La distanza tra leve cambio-freno e manubrio su biciclette da strada è limitatamente regolabile. Nel caso dovesse avere problemi a raggiungere le leve, chieda consiglio alla nostra hotline di assistenza 848 6946 88.

Troverà ulteriori informazioni su manubri da cronometro per biciclette da triathlon e da cronometro nel capitolo **"Caratteristiche delle biciclette da triathlon, da cronometro e da pista"**.

Distanza delle leve del freno

Il dado zigrinato consente di modificare minimamente il percorso necessario della leva del freno

Numerosi produttori di cambi offrono leve del cambio/freno progettate appositamente per mani piccole.

Tenga presente che lo spazio di frenata è maggiore se le mani sono appoggiate sulla parte diritta e superiore del manubrio o se guida disteso in posizione aerodinamica; in quanto le leve dei freni non sono facilmente raggiungibili.

Non dimentichi che i collegamenti vite di attacco manubrio, manubrio e freni devono essere serrati con le coppie di bloccaggio previste. I relativi valori sono riportati nel capitolo **"Avvertenze generali su cura ed ispezioni"** o nelle istruzioni allegate dei produttori di componenti. Altrimenti è possibile che i componenti si stacchino o si rompano provocando un grave incidente.

La leva del freno non deve andare a toccare il manubrio. La massima forza frenante deve essere raggiunta prima!



# I SISTEMI DI PEDALI

Non tutte le scarpe sono adatte per andare in bicicletta. Le scarpe indossate per andare in bicicletta devono avere una suola rigida e sufficiente tenuta. Se la suola è troppo morbida è possibile che il piede avverta la pressione del pedale con conseguente dolore. Intorno al tallone la scarpa non deve presentare una suola troppo larga, che altrimenti impedirebbe la posizione naturale del piede, dal momento che pedalando andrebbe a toccare i foderi del carro posteriore. Dolori al ginocchio ne sarebbero la conseguenza.

**FUNZIONAMENTO DI DIVERSI SISTEMI**

Sono consigliabili i pedali con i quali il piede si aggancia al pedale con un aggancio amovibile, i cosiddetti pedali automatici o a sgancio rapido. L'aggancio fa in modo che il piede non scivoli, in caso di pedalata rapida o su fondo accidentato. Grazie alla tenuta stabile del piede il pedale può essere spostato o tirato, facilitando una pedalata scorrevole. Un ulteriore vantaggio è dato dal fatto che il polpastrello del pollice si trova in posizione favorevole sull'asse del pedale. In questo modo si evita di bloccare inavvertitamente la ruota anteriore con la punta del piede.

Pedale automatico

Scarpe per pedali automatici

I pedali automatici o a sgancio rapido richiedono sempre scarpette apposite.

Legga con attenzione le istruzioni per l'uso del produttore di pedali o si rivolga alla nostra hotline di assistenza 848 6946 88.

Nel caso di pedali automatici o a sgancio rapido, delle scarpette apposite sono dotate di un fissaggio con aggancio, simile al sistema di fissaggio degli sci. Si gira prima il pedale con la punta della tacchetta per poi andare sul corpo del pedale, che si trova in posizione orizzontale. La maggior parte dei pedali presenta il meccanismo di aggancio su entrambi i lati, di modo che l'aggancio avvenga senza dover girare il pedale. L'aggancio della scarpetta avviene con un click percettibile. I pedali automatici vengono spesso chiamati anche pedali a sgancio rapido.

Nella maggior parte dei sistemi lo sgancio della scarpetta avviene ruotando il tallone verso l'esterno. Durante i primi tentativi di agganciare e sganciare il pedale consigliamo di appoggiarsi ad una parete o ad una persona.

Le differenze di funzionamento dei diversi pedali automatici sono date dalla forma delle tacchette, dall'angolo e dalla forza di sgancio. Utilizzatori con tendenza a problemi al ginocchio dovrebbero scegliere dei pedali automatici con "libertà del piede" e che, una volta agganciata la scarpetta, permettono al tallone un movimento laterale.

Il vantaggio di alcuni pedali automatici è dato dal fatto che la tacchetta è affondata nella suola permettendo così di camminare senza problemi.

Lo sgancio della scarpetta avviene ruotando il tallone verso l'esterno

Nelle suole sono integrate delle piccole tacchette (cleats)

Si eserciti da fermo nella presa dei pedali, nell'agganciare e sganciare la scarpetta dal pedale ruotando il piede verso l'esterno, prima di affinare la tecnica su strade poco trafficate. Legga attentamente le istruzioni del produttore di pedali e scarpette. In caso di domande si rivolga alla nostra hotline di assistenza 848 6946 88.



**IMPOSTAZIONE E MANUTENZIONE**

I diversi tipi di pedali automatici presentano differenti caratteristiche tecniche, che non possono essere trascurate. Alcune impostazioni base sono però comuni a tutti i modelli:

- fissi la tacchetta sulla scarpetta in modo che il polpastrello del pollice si trovi oltre l'asse del pedale.
- Durante la pedalata il piede deve assumere una posizione naturale. Nella maggior parte dei casi il tallone è leggermente rivolto verso l'interno.
- Si accerti che le viti di bloccaggio siano sempre ben serrate, poiché una tacchetta allentata rende quasi impossibile la discesa dalla bicicletta! **Pericolo di caduta!**
- Regoli la forza di sgancio del pedale in base alle proprie esigenze. Inizialmente consigliamo un precarico ridotto. Giri la piccola vite ad esagono incassato e verifichi il precarico agganciando e sganciando la scarpetta.
- Pulisca ed ingrassi regolarmente molle e meccanismi esposti.
- Eventuali cigolii delle tacchette dei pedali possono essere eliminati apportando del grasso sui punti di contatto tra tacchetta e pedale.
- Verifichi regolarmente l'usura delle tacchette. Una posizione traballante sul pedale è segno di usura della tacchetta o della suola della scarpetta.

Durante la pedalata il piede deve assumere una posizione naturale

Impostazione della forza di sgancio del pedale

Si assicuri che pedale e suola siano sempre privi di sporco e di altri corpi estranei e lubrifichi regolarmente con dell'olio il meccanismo di aggancio.

Se il meccanismo di aggancio/sgancio del pedale non dovesse funzionare regolarmente o la tacchetta fosse fortemente usurata, sussiste un pericolo di caduta, in quanto la scarpetta potrebbe sganciarsi dal pedale automaticamente o con difficoltà.

# IL SISTEMA FRENANTE

Di norma i freni sulla Sua Canyon sono necessari per adeguare la velocità di corsa alle condizioni del traffico. In caso di necessità i freni devono tuttavia consentire l'arresto il più veloce possibile della Sua Canyon. In tali frenate a fondo la fisica è di fondamentale importanza. Durante la frenata il peso viene trasferito da dietro in avanti, la ruota posteriore viene alleggerita. L'intensità di decelerazione su fondo asciutto e con presa sicura viene limitato, prima di tutto, dal capottamento imminente della bicicletta e solo in seconda linea dall'aderenza delle coperture. La problematicità è presente in particolar modo durante le discese in montagna. In caso di frenata a fondo cerchi di trasferire il proprio peso il più possibile indietro.

Azioni entrambi i freni contemporaneamente e non dimentichi che su fondo non scivoloso il freno anteriore trasmette una forza di gran lunga superiore in seguito allo spostamento del peso.

L'attribuzione delle leve del freno ai corpi freno può variare (ad es. la leva sinistra agisce sul freno anteriore). Faccia invertire la disposizione dei freni in base alle Sue esigenze.

Nel caso di **freni a pattino** una frenata persistente o un costante strascico possono causare il surriscaldamento dei cerchi e quindi il danneggiamento della camera d'aria o lo spostamento della copertura sul cerchio. La fuoriuscita improvvisa d'aria durante la guida può essere causa di un incidente grave.

In caso di **freni a disco** una frenata persistente o un attrito costante possono causare il surriscaldamento del sistema frenante. Le conseguenze vanno dalla riduzione della forza frenante all'avaria completa, con conseguente incidente grave.

Le consigliamo pertanto di osservare il proprio stile di guida, di abituarsi a frenare brevemente ma con forza e di rilasciare i freni di tanto in tanto. In caso di dubbio si fermi, rilasci la leva del freno e faccia raffreddare il cerchio.

Leva del freno

Pinza del freno

Durante la frenata il peso viene trasferito da dietro in avanti

Le consigliamo di esercitarsi con cautela ad usare i freni. Provi ad eseguire delle frenate di emergenza in zone prive di traffico fino ad avere il pieno controllo della Sua Canyon. In questo modo evita possibili incidenti nel traffico stradale.

Il bagnato riduce l'azione frenante. Calcoli percorsi di frenata più lunghi!



**FRENI A PATTINO PER BICICLETTA DA CORSA**

**Funzionamento ed usura**

L'azionamento di una leva a mano determina lo spostamento e sfregamento delle pastiglie/dei pattini su una superficie di frenata in rotazione. L'attrito determina la decelerazione della bicicletta. Di fondamentale importanza è non solo la forza con cui la pastiglia/il pattino preme sulla superficie di frenata bensì anche il cosiddetto coefficiente d'attrito tra le parti che entrano in contatto.

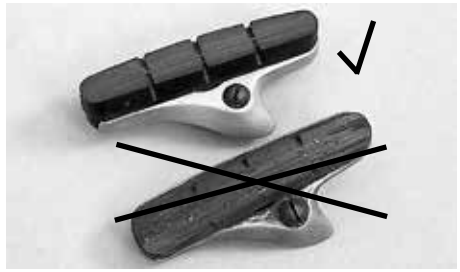
L'eventuale contatto della superficie di attrito con acqua, sporco o olio determina una modifica del coefficiente d'attrito. Per questo motivo in caso di pioggia i freni a pattino non reagiscono immediatamente e non frenano al meglio. L'attrito provoca un'usura dei pattini ed anche dei cerchi! L'usura di pattini e cerchi è anche dovuta a numerose uscite con pioggia.

I cerchi sono provvisti di cosiddetti indicatori d'usura (p. es. scanalature o punti). Se le scanalature o i punti non sono più visibili è necessario sostituire il cerchio. Se la parete di un cerchio è inferiore ad una massa critica la pressione delle coperture può far scoppiare il cerchio. La ruota si blocca o la camera d'aria scoppia. **Pericolo di caduta!**

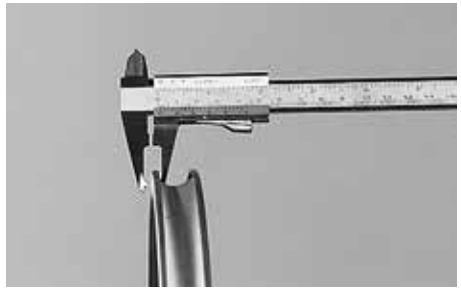
Le consigliamo di far controllare lo spessore della parete del cerchio al più tardi dopo aver consumato il secondo set di pattini.

In caso di sostituzione usi solamente pattini originali, contrassegnati ed adatti al cerchio.

Si accerti che le superfici di frenata siano assolutamente prive di cera, grasso ed olio. Chieda ad uno specialista di verificare il cerchio al più tardi dopo aver consumato il secondo set di pattini. Cerchi usurati possono causare lo scoppio della camera d'aria e provocare quindi una caduta! Per decelerare con efficacia è necessario di quando in quando controllare ed eventualmente registrare i freni.



Pattini del freno con scanalature (indicatori d'usura) usurate (in basso) devono essere sostituiti



Faccia verificare e misurare regolarmente i cerchi

I cerchi in carbonio necessitano di particolari pattini, secondo le indicazioni del produttore di ruote

Cavi del freno danneggiati (p. es. cavi in cui sporgono singoli fili) devono essere sostituiti immediatamente. Altrimenti è possibile che si verifichi una rottura dei freni con conseguente caduta.

**Verifica e regolazione di freni da corsa**

Nel caso di freni a tiraggio laterale i bracci del freno sono montati insieme, in modo da formare un sistema unito. Azionando la leva del freno i bracci vengono contratti da un cavo, i pattini sfregano sulle pareti dei cerchi.

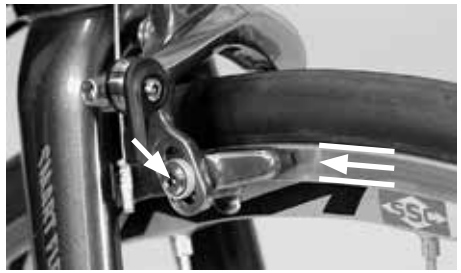
**Verifica del sistema frenante**

- Si accerti che i pattini dei freni siano orientati esattamente sui cerchi e che presentino uno spessore sufficiente (vedi capitolo **"Il sistema frenante"**).
- Azionando la leva a mano i bracci del freno vanno a toccare contemporaneamente il cerchio? In caso di frenata a fondo la leva del freno presenta un punto di pressione preciso e non va a toccare il manubrio?

Se il freno funziona correttamente in tutti i punti riportati, la regolazione ne risulterà corretta.

**Regolazione dell'altezza dei pattini**

- Allenti la vite di fissaggio del pattino di massimo uno-due giri.
- Sposti il pattino fino a raggiungere l'altezza corretta, lo allinei lungo il fianco del cerchio e riavviti quindi la vite di fissaggio con la coppia di serraggio necessaria.



Il pattino del freno deve toccare esattamente il cerchio

Per regolare l´altezza stinga le vite di bloccaggio del pattino rispettando la coppia di bloccaggio indicata

I produttori di freni forniscono istruzioni per l'uso dettagliate. Le legga con attenzione prima di smontare una ruota o di eseguire operazioni di manutenzione.

In caso di sostituzione usi solamente pezzi di ricambio originali!

Una volta eseguita la regolazione effettui una prova dei freni da fermo. Si assicuri che, azionando la leva, l'intera superficie dei pattini vada a toccare i fianchi del cerchio, senza entrare in contatto con le coperture e che la leva stessa non vada a toccare il manubrio. La rottura dei freni o danni delle coperture potrebbero altrimenti essere causa d'incidenti.



**Regolazione e sincronizzazione di freni a tiraggio laterale**

- Nel caso di freni dual pivot giri la vite piccola, che si trova lateralmente o in posizione superiore obliqua, finché i pattini a sinistra ed a destra non presentino la stessa distanza rispetto al cerchio.
- Verifichi, inoltre, che la vite di fissaggio del freno sul telaio sia serrata correttamente, e quindi in base alla coppia di bloccaggio riportata nel capitolo **"Coppie di bloccaggio consigliate"**.
- Giri il dado zigrinato, attraverso il quale il cavo passa nel corpo del freno, fino a raggiungere il percorso leva desiderato. Per effettuare la sincronizzazione giri la vite piccola che si trova lateralmente o in posizione superiore obliqua.

Giri la vite piccola finché i pattini non presentano a sinistra ed a destra la stessa distanza rispetto al cerchio

Usi il dado zigrinato per regolare il percorso necessario della leva del freno sul manubrio

Cavi del freno danneggiati (p. es. cavi in cui sporgono singoli fili) devono essere sostituiti immediatamente. Rischio di rottura o di caduta.

La regolazione dei pattini sui cerchi richiede notevoli attitudini manuali. Chieda ad uno specialista di sostituire i pattini o di effettuarne la regolazione.

## FRENI A DISCO MECCANICI E IDRAULICI SU BICI DA CICLOCROSS

### Funzionamento ed usura

L'azionamento di una leva a mano determina lo spostamento e sfregamento delle pastiglie/dei pattini su una superficie di frenata in rotazione. L'attrito determina la decelerazione della bicicletta. Di fondamentale importanza è non solo la forza con cui la pastiglia/il pattino preme sulla superficie di frenata bensì anche il cosiddetto coefficiente d'attrito tra le parti che entrano in contatto.

Su bagnato i freni a disco hanno una risposta più rapida rispetto ai freni a pattino. Inoltre richiedono una scarsa manutenzione e non usurano i cerchi. Purtroppo, però, se umidi i freni a disco tendono a creare rumori.

L'eventuale contatto della superficie di attrito con acqua, sporco o olio determina una modifica del coefficiente d'attrito. Per questo motivo in caso di pioggia i freni a disco reagiscono con un leggero ritardo e non frenano al meglio. L'attrito provoca l'usura delle pastiglie ed anche dei dischi dei freni! L'usura di pattini e cerchi è anche dovuta a numerose uscite con pioggia.

Freno a disco

Accertarsi che le superfici frenanti e i dischi/le pastiglie dei freni siano assolutamente privi di cera, grasso ed olio. Se le pastiglie dei freni vengono in contatto anche solo una volta con dell'olio non possono più essere pulite e devono essere sostituite!

In caso di forte sporco e/o umidità si possono avvertire dei cigolii.

In caso di sostituzione usi solamente pastiglie originali, contrassegnate ed adatte al freno.

Perdite nei tubi dei freni idraulici possono renderli inutilizzabili. Eliminare immediatamente eventuali punti di perdita, altrimenti sussiste un pericolo d'incidente!

I cavi danneggiati devono essere sostituiti immediatamente, poiché potrebbero rompersi. Pericolo d'incidente!

I freni a disco si surriscaldano notevolmente durante la frenata. Pertanto non toccare subito il disco e la pinza del freno, nel caso si sia frenato frequentemente, p. es. dopo o durante una discesa prolungata.



### Regolazione della distanza delle leve

Per un uso ottimale dei freni è necessario adattare le leve dei freni alle dimensioni delle mani. Normalmente tale regolazione avviene tramite una piccola vite ad esagono incassato, direttamente sulla leva del freno.

Una volta terminata la regolazione verifichi il funzionamento e, rilasciando la leva del freno e lasciando girare la ruota, verifichi che le pastiglie non sfreghino.

### Verifica e regolazione di freni a disco meccanici

Verificare regolarmente il punto di pressione e lo stato dei cavi con la leva tirata.

In caso di frenata a fondo la leva del freno presenta un punto di pressione preciso e non va a toccare il manubrio?

Una corsa della leva troppo lunga a causa dell'usura dei pattini può essere compensato solo in parte direttamente sulla pinza del freno. Allentare il controdado sulla vite, attraverso la quale il cavo passa nella pinza del freno, e svitatare la vite fino ad ottenere il percorso leva desiderato. Riavvitare il controdado e fare in modo che la fessura della vite non sia rivolta verso l'alto o in avanti, altrimenti potrebbero infiltrarsi sporco ed umidità.

Verifichi regolarmente che le pastiglie presentino uno spessore sufficiente. Si può verificare l'usura delle pastiglie sulle linguette o sui nasi metallici che sporgono nella parte inferiore della pinza del freno o nel campo d'ispezione nella parte superiore della pinza del freno. Se si avvicinano fino ad un millimetro dal disco, sarà necessario smontare le pastiglie in base alle istruzioni del produttore, controllarle e, se necessario, sostituirle.

Distanza delle leve del freno

Prima di regolare i freni legga assolutamente le istruzioni originali del produttore di freni.

Una regolazione ripetuta eseguita solamente sulla leva o sulla pinza del freno può ridurre notevolmente l'azione frenante massima ottenibile.

Le guaine usurate, nelle quali p. es fuoriescono i singoli cavi, devono essere sostituite immediatamente. Altrimenti è possibile che si verifichi una rottura dei freni con conseguente caduta.

Le pastiglie nuove devono essere sottoposte ad un rodaggio per raggiungere valori di decelerazione ottimali. A tal fine acceleri la Canyon ca. 30-50 volte ad una velocità approssimativa di 30 km/h e poi frenate fino a fermarla.

In alcuni sistemi è necessario intervenire sulla pinza freno per compensare l'usura. Al riguardo consigliamo di leggere le istruzioni del produttore di freni.

Una volta terminata la regolazione verificare il funzionamento e, rilasciando la leva del freno e lasciando girare la ruota, verificare che le pastiglie non sfreghino.

Regolazioni ripetute modificano la posizione della leva sulla pinza del freno. L'efficacia del freno diminuisce. In casi estremi il freno può bloccarsi completamente. Pericolo d'incidente!

Alcuni modelli consentono di effettuare ulteriori regolazioni direttamente sulla pinza del freno. Tali regolazioni richiedo tuttavia buone attitudini manuali.

**Verifica e regolazione di freni a disco idraulici**

Tirando la leva del freno verifichi regolarmente che non ci siano punti di perdita in tubi e collegamenti. Prenda subito provvedimenti nel caso dovesse fuoriuscire olio idraulico o liquido frenante, dal momento che punti permeabili possono compromettere il funzionamento regolare dei freni. Si rivolga eventualmente alla nostra hotline di assistenza 848 6946 88, dal momento che punti permeabili possono compromettere il funzionamento dei freni. Pericolo d'incidente!

Sulla maggior parte dei modelli l'usura delle pastiglie dei freni viene compensata automaticamente. Verifichi prima di ogni uscita se raggiunge un punto di pressione definito, prima che la leva del freno tocchi il manubrio.

Verifichi regolarmente che le pastiglie presentino uno spessore sufficiente. Si può verificare l'usura delle pastiglie sulle linguette o sui nasi metallici che sporgono nella parte inferiore della pinza del freno o nel campo d'ispezione nella parte superiore della pinza del freno. Se si avvicinano fino ad un millimetro dal disco, sarà necessario smontare le pastiglie in base alle istruzioni del produttore, controllarle e, se necessario, sostituirle.

Regolazione dell'usura delle pastiglie

I sistemi frenanti con fluido per freni DOT richiedono una sostituzione di tale fluido ad intervalli regolari, prescritti dal produttore.

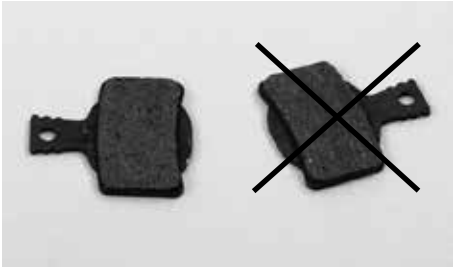
Non aprire le linee idrauliche del freno: potrebbe fuoriuscire del fluido per freni, nocivo per la salute ed aggressivo sulla vernice.

I collegamenti aperti o le linee idrauliche con punti di perdita riducono l'azione frenante. In caso di punti di perdita del sistema o di pieghe nei tubi rivolgersi ad uno specialista o alla nostra hotline di assistenza 848 6946 88. Pericolo d'incidente!



Alcuni produttori di freni forniscono staffe di sicurezza per il trasporto fornite di apposite cavità. Se dovesse riuscire a spingere le pastiglie in queste cavità, allora sarà necessario sostituirle.

Usi esclusivamente pastiglie originali e si attenga alle avvertenze nel manuale del produttore di freni. In caso di dubbi chieda ad uno specialista di eseguire questa operazione.



Pattini

Le pastiglie nuove devono essere sottoposte ad un rodaggio per raggiungere valori di decelerazione ottimali. A tal fine acceleri la Canyon ca. 30-50 volte ad una velocità approssimativa di 30 km/h e poi frenate fino a fermarla.

Legga anche le istruzioni sulle pagine web:
www.formulabrakeusa.com
www.formula-brake.it
www.magura.com
www.shimano.com
www.sram.com

Quando le ruote sono smontate non dove tirare le leve dei freni. Altrimenti le pastiglie verranno spinte l'una contro l'altra, rendendo difficoltoso il montaggio successivo della ruota. Una volta smontata la ruota, monti le staffe di sicurezza per il trasporto, che sono state fornite con la bicicletta.

Non trasportare la Canyon con sella e manubrio rivolti verso il basso, i freni potrebbero non funzionare più.

Prima di regolare i freni leggere assolutamente le istruzioni originali del produttore di freni.

# IL CAMBIO

Il cambio della Sua Canyon serve per adeguare la propria condizione fisica al tipo di terreno ed alla velocità di guida desiderata. Il cambio non riduce lo sforzo fisico del ciclista, che rimane invariato nel caso di percorsi e velocità invariati. Ciò che cambia è la forza impiegata per ogni giro di pedivella. In parole semplici: una marcia piccola consente di salire su montagne ripide con un modesto impiego di forze, pedalando però più spesso.

In discesa si usa un rapporto grande. Con un giro di pedivella può percorrere molti metri, la velocità è relativamente alta. Per pedalare risparmiando energia sarà necessario cambiare più spesso. Come per le macchine anche in bicicletta è necessario tenere il "motore" su di giri per ottenere il massimo delle prestazioni.

In linea di massima in pianura il numero di giri di pedivella, ovvero la frequenza di pedalata, supera i 60 giri al minuto. In pianura i corridori raggiungono una frequenza di pedalata che va dai 90 ai 110 giri al minuto. In salita la frequenza tende naturalmente a diminuire leggermente. Ciò nonostante consigliamo di pedalare uniformemente. La graduazione fine e la facilità d'uso dei cambi moderni offrono i presupposti ottimali per una guida efficiente. Inoltre si riducono l'usura della catena e dei pignoni nonché la sollecitazione del ginocchio.

Il cambio a catena consente una trasmissione ottimale di energia sulla bicicletta. Il 97 o 98% circa della forza impiegata viene trasmesso alla ruota posteriore, sempre che il cambio a catena sia ben curato e lubrificato. Sia la facilità d'uso del cambio che l'efficacia dei freni sono all'altezza di ogni aspettativa.

Forme speciali dei denti dei pignoni, catene flessibili e una cambiata precisa sulle leve facilitano le cambiate.

Il cambio a catena

Cambio posteriore

Deragliatore

⚠ Indossi sempre abiti a gamba stretta o faccia uso di fermapantaloni o simili per evitare che i pantaloni finiscano nella catena o nelle ruote dentate, provocando così una caduta.



**FUNZIONAMENTO ED USO**

Nel caso di biciclette da strada le leve del cambio sono integrate nelle leve del freno. Nel caso di un cambio **Campagnolo** per passare alle ruote dentate più grandi è sufficiente spostare verso l'interno con il dito indice o medio la leva piccola posizionata dietro la leva del freno. Premendo con il pollice il tasto situato sul lato interno del corpo della leva è possibile spostare la catena sulle ruote dentate più piccole.

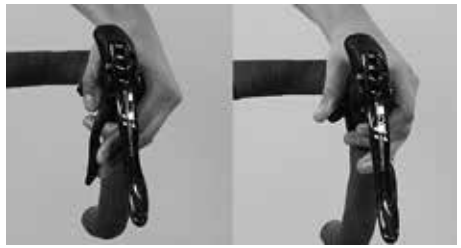
Nel caso di un cambio **Shimano** per passare alla ruote dentate più grandi basta spostare verso l'interno l'intera leva del freno. Spostando verso l'interno solamente la leva piccola la catena si sposterà sulle ruote dentate più piccole.

Nel caso di leve cambio-freno **SRAM** il cambio è costituito solamente da una leva del cambio, posizionata dietro la leva freno. Con un breve azionamento la catena passa alla ruota dentata successiva più piccola. Spostando ulteriormente la leva, il cambio ingrana da una a tre ruote dentate addizionali.

Nel caso di leve cambio per estremità manubrio Shimano, SRAM e Campagnolo per triathlon e gare a cronometro è necessario spingere verso il basso la leva del cambio, per passare dietro ai pignoni più piccoli, quindi ad un rapporto grande, e davanti alle corone più piccole, quindi ad un rapporto più piccolo. Tiri verso l'alto la leva del cambio per passare sia davanti che dietro alle ruote dentate più grandi.

ⓘ Durante cambiata diminuisca leggermente la pressione sui pedali, favorendo così un cambio preciso, senza rumori e con un'usura limitata dei componenti.

ⓘ Se la Sua bicicletta è dotata di gruppo di cambio elettronico Di2 Shimano legga anche il capitolo "**Shimano Di2**".



Leva cambio/freno Campagnolo

Leva cambio/freno Shimano

Leva cambio/freno SRAM

Leve cambio per estremità manubrio

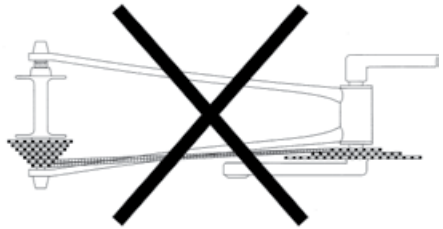
Il comando di cambio viene trasmesso dalla leva del cambio tramite il cavo bowden. Il cambio oscilla, la catena sale sul pignone successivo. Di fondamentale importanza per la cambiata è una pedalata costante e senza grandi sforzi, fintanto che la catena si sposta tra i pignoni!

Grazie a delle guide speciali nelle ruote dentate il cambio funziona anche sotto sforzo.

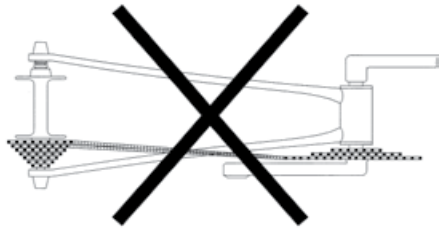
Una cambiata con sforzo eccessivo riduce notevolmente il ciclo vitale della catena. Eviti di cambiare mentre sta pedalando con forza, soprattutto nel caso di cambiata sul deragliatore centrale.

Di regola le biciclette da strada Canyon presentano un cambio a catena dotato di 20 o 30 marce, con due o tre corone sulla pedivella anteriore e dieci pignoni sul mozzo della ruota posteriore. Consigliamo di non usare alcuni di questi cambi. Rapporti, con i quali la catena gira troppo obliquamente, determinano conseguentemente una elevata frizione interna della catena. Il rendimento diminuisce, l'usura progredisce rapidamente.

Per esempio quando la catena si trova davanti sulla corona più piccola e contemporaneamente dietro sui due-tre pignoni esterni (piccoli) oppure quando davanti è inserita la corona più grande e dietro sono inseriti i pignoni interni (grandi) della ruota posteriore.



Movimento non favorevole della catena – catena davanti sulla corona più piccola e dietro sul pignone più piccolo



Movimento non favorevole della catena – catena davanti sulla corona più grande e dietro sul pignone più grande

Si eserciti a cambiare le marce in una zona priva di traffico. Prenda confidenza con il funzionamento delle diverse leve o dei comandi rotanti. Non si eserciti nel traffico stradale poiché potrebbe distrarsi da eventuali pericoli.

Eviti di inserire marce con cui la catena gira obliquamente.

Una cambiata con sforzo eccessivo riduce notevolmente il ciclo vitale della catena. Inoltre è possibile che la catena rimanga bloccata tra fodero posteriore orizzontale e corone ("chain-suck"). Eviti di cambiare mentre sta pedalando con forza, soprattutto nel caso di cambiata sul deragliatore centrale.



## CONTROLLO E REGOLAZIONE DEL CAMBIO

Il team della Canyon ha sottoposto a regolazione precisa il cambio a catena della Sua Canyon prima di spedirla. Tuttavia durante i primi chilometri è possibile che i cavi bowden si allunghino; rendendo la cambiata imprecisa. La catena sale involontariamente sul pignone successivo più grande.

## CAMBIO POSTERIORE

- Nel caso di biciclette da strada la regolazione avviene con le viti di registrazione del fermo del cavo destro sul tubo obliquo. Un'ulteriore vite di registrazione si trova direttamente sul cambio posteriore.
- Regoli la trazione del cavo con la vite di registrazione, attraverso la quale il cavo bowden passa nella leva del cambio o nel cambio posteriore.
- Una volta terminata l'operazione di tensione, si assicuri ogni volta che la catena passi senza problemi al pignone successivo più grande. Per eseguire tale verifica giri le pedivelle con la mano o vada in bicicletta.
- Se la catena passa facilmente da un pignone all'altro, verifichi che, ingranando una marcia più piccola, la catena passi senza problemi ai pignoni più piccoli. Una regolazione precisa può richiedere più tentativi.
- Nel caso di biciclette da strada sulle leve dei cambi stesse non è quasi mai possibile effettuare delle regolazioni. A tal fine sul tubo obliquo troverà degli arresti regolabili. Allenti con mezzi giri le viti leggermente ingranate.

L'operazione di regolazione del cambio posteriore e del deragliatore richiede esperienza.

Regolazione del cavo del cambio con la vite di registrazione sul cambio posteriore

Da dietro guardi sulla cassetta e verifichi che le pulegge del cambio posteriore si trovino esattamente sotto le punte dei denti del relativo pignone

Nel caso decidesse di effettuare personalmente tale regolazione, consigliamo di leggere le istruzioni per l'uso del produttore di cambi. In caso di problemi con il cambio non esiti a contattare la nostra hotline di assistenza 848 6946 88.

Chieda ad una persona di sollevare la ruota posteriore. In questo modo potrà facilmente verificarne il funzionamento facendo girare le pedivelle e cambiando.

**REGOLARE GLI ARRESTI DI FINE CORSA**

Per evitare che il cambio posteriore o la catena finiscano nei raggi o che la catena cada dal pignone più piccolo, il raggio d'azione del cambio viene limitato da cosiddette viti di fine corsa. In condizioni d'uso normale tali viti non subiscono cambiamenti.

Se tuttavia la Sua Canyon dovesse cadere è possibile che il cambio posteriore o la relativa unità di fissaggio risultino deformati. In questi casi o nel caso in cui sulla Sua Canyon vengano montate altre ruote, è necessario controllare il raggio d'azione.

- Con la leva del cambio passi alla marcia più grande (pignone più piccolo). Il cavo del cambio risulta completamente allentato, la catena gira automaticamente sul pignone più piccolo. Da dietro guardi sulla cassetta e verifichi che le pulegge del cambio posteriore si trovino esattamente sotto le punte dei denti del relativo pignone.
- Se così non fosse sarà necessario impostare la posizione con la vite di fine corsa. Spesso le viti sono contrassegnate con una "H", che sta per "high gear" o con una L, che sta per "low gear". In questo caso "high gear" indica un rapporto grande e, quindi, il pignone piccolo.
- Se le viti non sono contrassegnate, la regolazione deve avvenire per tentativi. Giri una vite, contando i giri, ed osservi il cambio. Se non si muove, vuol dire che non sta girando la vite del fine corsa corretta. Riavviti la vite del numero di giri contato.
- Giri la vite verso destra se le pulegge devono girare più verso l'interno, oppure in direzione opposta se si desidera che girino più verso l'esterno.
- Passi al pignone posteriore più grande facendo molta attenzione affinché il cambio non finisca nei raggi. Se la catena si trova sulla ruota dentata più grande, forzi volontariamente la marcia e con la mano spinga quindi il cambio in direzione dei raggi. Per eseguire questa operazione faccia girare la ruota.

Si serva delle viti di regolazione dei fine corsa per limitare il raggio d'azione del cambio posteriore

Verifichi che il cambio posteriore non finisca nei raggi

Viti di fine corsa

⚠ Arresti di fine corsa regolati non correttamente o un fissaggio del cambio deformato possono causare danni gravi alla bicicletta e bloccare la ruota posteriore. **Pericolo d'incidente!**



- Se il bilanciere delle pulegge tocca i raggi o se la catena sale oltre il pignone, è necessario limitare il raggio d'azione. Giri la vite contrassegnata con una "L" per escludere definitivamente una eventuale collisione.
- Osservi quindi la posizione del bilanciere delle pulegge rispetto alla cassetta. Tra puleggia e pignone più grande deve essere possibile far passare almeno una o due maglie.
- La regolazione di questa distanza avviene per mezzo di una vite sul cambio posteriore, situata esattamente sul lato frontale del forcellino. Avviti tale vite fino ad ottenere la distanza desiderata. Effettui una verifica facendo girare le pedivelle in senso antiorario: la puleggia non deve toccare il pignone.
- Se la distanza non dovesse essere sufficiente rendendo difficoltosa la cambiata, sarà necessario accorciare la catena di una maglia. In questo modo il cambio posteriore risulterà leggermente più teso. Si accerti tuttavia che la catena sia in grado di salire sulla ruota dentata grande davanti ed dietro simultaneamente. Consigliamo di non usare questa marcia in quanto la catena gira troppo obliquamente.

Per regolare la distanza tra bilanciere delle pulegge e cassetta giri la vite che si appoggia sul lato frontale del forcellino

ⓘ Chieda ad una persona di sollevare la ruota posteriore. In questo modo potrà facilmente verificarne il funzionamento facendo girare le pedivelle e cambiando.

⚠ Una volta regolato il cambio faccia in ogni caso un giro di prova lontano dal traffico stradale.

**DERAGLIATORE CENTRALE**

La regolazione del deragliatore centrale è un'operazione che richiede molta esperienza. L'intervallo nel quale il deragliatore tiene la catena sulla corona, senza però strisciare, è estremamente ridotto. Spesso è meglio accettare un leggero strascico piuttosto che rischiare la caduta della catena dalla corona con conseguente blocco della Sua Canyon.

Come per il cambio posteriore anche i cavi del deragliatore centrale possono allungarsi e provocare quindi una cattiva risposta del cambio.

- Regoli la trazione con la vite, attraverso la quale il cavo bowden passa nella leva del cambio. Questa operazione è simile a quella descritta nel paragrafo **"Controllo e regolazione del cambio"**.
- Si serva delle viti di regolazione dei fine corsa per limitare il raggio d'azione del deragliatore.

Regolazione del cavo del cambio con la vite di registrazione sul telaio

Regolare il raggio d'azione del deragliatore centrale

La regolazione completa del cambio posteriore e del deragliatore è un lavoro da affidare ad un meccanico esperto. Impostazioni non corrette possono essere la causa di gravi danni meccanici. Al riguardo legga le istruzioni per l'uso del produttore di cambi. In caso di problemi con il cambio non esiti a contattare la nostra hotline di assistenza 848 6946 88.

La regolazione del deragliatore centrale è un'operazione molto sensibile. Una regolazione non corretta può causare la caduta della catena ed un improvviso non funzionamento. **Pericolo di caduta!** L'operazione di regolazione deve essere eseguita da uno specialista.

Una volta eseguiti lavori su cambio e catena consigliamo di eseguire un'uscita di prova con la Sua Canyon su terreno piano e privo di traffico (per esempio in un parcheggio)! Eventuali errori di regolazione possono causare la perdita del controllo della bicicletta durante un'uscita nel traffico stradale!

In seguito ad una caduta verifichi che le piastre del deragliatore siano ancora in tutti i punti esattamente parallele alle corone!



**SHIMANO Di2**

Di2 è la versione elettronica del gruppo di cambio di alta qualità Shimano. Invece che via cavo Bowden, la trasmissione avviene tramite impulso elettronico. Cambio posteriore e deragliatore centrale vengono mossi da piccoli motori elettrici. Il deragliatore Di2 provvede addirittura a correggere automaticamente la catena quando gira obliquamente, evitando così rumori da sfregamento e una maggiore usura.

L'alimentazione è affidata ad una batteria ricaricabile fissata al telaio.

**COMANDO**

A differenza della tradizionale leva del cambio Dual Control di Shimano dov'è necessario spostare verso dentro l'intera leva del cambio o la leva sotto di essa, con Di2 è sufficiente azionare i pulsanti di comando. È possibile passare alle ruote dentate più grandi semplicemente utilizzando il pulsante di comando oblungo situato al lato della leva del freno. Premendo il pulsante di comando triangolare situato dietro la leva del freno la catena passerà sulle ruote dentate più piccoli.

Se lo desidera può chiedere al Suo rivenditore di fiducia di invertire la funzione dei pulsanti di comando. Per far questo è necessario uno speciale tester di Shimano che viene impiegato anche per rilevare guasti.

Deragliatore Di2

Cambio posteriore

Prima di utilizzare un nuovo cambio Di2 effettui assolutamente un giro di prova lontano dal traffico stradale.

Legga con attenzione il manuale d'istruzione del produttore di cambi.

## BATTERIA

Una batteria nuova, completamente carica, Le permette di fare ca. 1.000 chilometri. Se la batteria è carica circa al 25% basterà indicativamente per 250 Km.

Quando la batteria è quasi scarica, prima smette di funzionare il deragliatore centrale, poi il cambio posteriore. In queste condizioni può fare ancora qualche chilometro e può cambiare marcia con il cambio posteriore. In ogni caso dovrebbe ricaricare la batteria prima possibile. Se la batteria è completamente scarica il cambio posteriore si ferma sull'ultima marcia impostata. Non è più possibile cambiare marcia!

Può verificare in qualsiasi momento lo stato di carica della batteria. Deve semplicemente tenere premuto uno dei pulsanti di comando per almeno 0,5 secondi. Il LED dell'unità di controllo Le indicherà lo stato di carica:

- la luce verde lampeggia per ca. 2 secondi:
  stato di carica della batteria 100 %
- la luce verde lampeggia 5 volte:
  stato di carica della batteria ca. 50 %
- la luce rossa lampeggia per ca. 2 secondi:
  stato di carica della batteria ca. 25 %
- la luce rossa lampeggia 5 volte:
  batteria scarica

Con il passare del tempo la capacità della batteria diminuisce e quindi anche la distanza che Le consente di percorrere si riduce notevolmente. Questo è inevitabile. Quando la distanza percorribile non soddisfa più le Sue aspettative è necessario sostituire la batteria.

Batteria del Di2

Per caricare la batteria utilizzi solamente il caricabatterie che Le è stato fornito!

Se la batteria non verrà utilizzata per lungo tempo è necessario caricarla ampiamente (50 % o più) e custodirla in un luogo fresco e asciutto, lontano dalla portata dei bambini. Al più tardi dopo sei mesi verifichi lo stato di carica. Quando ripone la batteria, protegga sempre i contatti con la mascherina protettiva in dotazione.

Il tempo di carica della batteria (scarica) è di circa 1,5 ore.



## CURA DELLA CATENA

Non dimentichi quanto segue: "a voler che la bicicletta ben vada, bisogna ungere la catena". Determinante non è tuttavia la quantità di lubrificante bensì la distribuzione e la frequenza dell'operazione.

- Pulisca di tanto in tanto la catena con un panno imbevuto d'olio per togliere sporco ed olio depositati. Non è necessario usare sgrassanti specifici per la catena.
- Applichi dell'olio, del grasso o della cera sulle maglie della catena, che devono essere il più pulito possibile.
- Giri le pedivelle e faccia scendere delle gocce sulle rotelle.
- Quindi faccia effettuare alla catena più giri. Non tocchi la Sua Canyon per alcuni minuti, affinché il lubrificante possa impregnare la catena.
- Infine rimuova con un panno il lubrificante in eccesso, in modo che durante la guida non spruzzi o non attiri sporco.

Usi un panno per rimuovere sporco ed olio dalla catena

Applichi dell'olio sulle maglie della catena, che devono essere il più pulito possibile

Protegga l'ambiente usando solamente lubrificanti biodegradabili, poiché durante l'uso della bicicletta, cade sempre del lubrificante per terra.

Si assicuri che il lubrificante non finisca sulle superfici di frenata dei cerchi o sui pattini del freno. Ciò comprometterebbe l'efficacia dei freni!

## USURA DELLA CATENA

Le catene fanno parte delle componenti della Sua Canyon che sono soggette ad usura; tuttavia l'utilizzatore ne può influenzare la durata. Lubrifichi, pertanto, regolarmente la catena, soprattutto dopo uscite sotto la pioggia. Cerchi di usare marce con cui la catena non giri troppo obliquamente. Guidi con elevata frequenza di pedalata (più di 60-70 giri/minuto).

Nel caso di biciclette da strada il limite di usura di catene di cambi a catena varia approssimativamente dai 1.200 km ai 4.000 km. Catene fortemente allungate incidono negativamente sulla risposta del cambio. Inoltre si consumano fortemente pignoni e corone. La sostituzione di questi componenti risulta decisamente costosa rispetto alla semplice sostituzione della catena. Verifichi, pertanto, ad intervalli regolari lo stato d'usura della catena.

A tal fine inserisca davanti la corona grande. Sollevi la catena dalla corona con pollice ed indice. Se la catena si stacca notevolmente, vuol dire che le maglie sono fortemente allungate. Sarà necessario sostituirla.

Per una verifica corretta della catena sono disponibili strumenti di misurazione precisi. La sostituzione della catena spetta a mani esperte, poiché la maggior parte delle catene moderne non hanno una chiusura a maglia. Questi tipi di catena sono senza fine e richiedono pertanto degli strumenti speciali. Se necessario, chieda ad un rivenditore di scegliere e montare la catena adatta al cambio della Sua bicicletta.

Verifica dello stato della catena

Misurazione professionale del grado d'usura

⚠ Una catena mal rivettata può essere causa di una caduta. Chieda ad uno specialista di sostituire la catena.



## REGOLAZIONE DELLA TENSIONE DELLA CATENA PER BICICLETTE CON UNA SOLA MARCIA (SINGLE SPEED)

### FUNZIONAMENTO ED USO

Le biciclette cosiddette single speed, come la V-Drome, dispongono di una marcia e quindi non hanno bisogno di cambio posteriore né di deragliatore centrale. Inoltre dispongono di mozzo fisso ("Fixie").

In questi modelli la corona dentata della ruota posteriore è collegata direttamente alla ruota posteriore. Questo fa sì che ad ogni movimento della ruota posteriore si muovono anche i pedali e viceversa. Spesso queste biciclette non hanno freni!

Single speed

### VERIFICA E REGOLAZIONE

Nelle biciclette single speed la tensione della catena deve essere controllata ca. ogni 1.000 km oppure ogni 50 ore d'uso e se necessario tesa nuovamente.

Ruoti la pedivella all'indietro e trovi la posizione in cui la catena è tesa al massimo. Quando la catena si trova in questa posizione, verifichi se al centro tra ingranaggi e pignoni è possibile spostare verso l'alto la catena di chiaramente più di 1 cm. In caso affermativo sarà necessario tenderla nuovamente.

Allenti i dadi della ruota posteriore usando strumenti appositi. Regoli la tensione della catena tirando indietro la ruota o allentando/serrando il tendicatena. Ora la pedivella deve girare senza resistenza.

Centri la ruota posteriore nel carro posteriore usando il tendicatena come arresto, se necessario. Serri nuovamente i dadi della ruota con la chiave dinamometrica.

⚠ Tenga presente che l'utilizzo di biciclette single speed senza freni nel traffico stradale non è consentito, come stabilito dalle norme tedesche StVZO!

⚠ I tendicatena servono solamente per tendere la catena e per preimpostare la ruota posteriore. Non mantengono la ruota in posizione e non ne evitano la fuoriuscita.

⚠ Se la catena è tesa in modo molto differente nella sua lunghezza è necessario sostituirla.

# LE RUOTE – COPERTURE, CAMERE D'ARIA E PRESSIONE DI GONFIAGGIO

Le ruote assicurano il contatto della Sua Canyon con il suolo. Il peso dell'utilizzatore e del bagaglio nonché le asperità del fondo stradale sottopongono le ruote a forti sollecitazioni. Nonostante le ruote vengano prodotte con precisione e consegnate già centrate, i raggi subiscono un assestamento dopo i primi chilometri. Già dopo un breve periodo di rodaggio di ca. 100-300 chilometri può pertanto essere necessario far ricentrare le ruote. Dopo questo periodo di rodaggio è necessario controllare regolarmente le ruote, in genere senza doverle ricentrare.

La ruota è costituita dal mozzo, dai raggi e dal cerchio. Sul cerchio viene montata la copertura, nella quale si trova la camera d'aria. Per proteggere la camera, che è molto delicata, sui nippli e sul fondo del cerchio, spesso con spigoli vivi, viene apportato del rim-tape.

Per montare una nuova copertura è necessario prestare attenzione alle dimensioni della copertura montata, solitamente riportate sul fianco della copertura stessa. Esistono due denominazioni: la più precisa è la denominazione in millimetri. Le cifre 23-622 indicano che nello stato gonfio la copertura ha una larghezza di 23 mm ed un diametro (interno) di 622 millimetri. Montando una copertura più grande è possibile che questa strisci contro la forcella o il carro posteriore. Si attenga assolutamente alle raccomandazioni del produttore.

Ruota

Dimensione della copertura

Rim-tape nel cerchio

Il montaggio di una copertura più alta, più larga o diversa rispetto a quella di serie, può far sì che, andando lentamente, il piede vada ad urtare la ruota anteriore. **Pericolo d'incidente!**



Il buon funzionamento delle coperture dipende fondamentalmente da una corretta pressione di gonfiaggio, che rende le coperture più resistenti anche ai guasti. In particolare lo schiacciamento della camera d'aria in seguito all'urto di un angolo, il cosiddetto snake-bite, è dovuto ad una pressione di gonfiaggio troppo bassa.

In genere la pressione di gonfiaggio consigliata dal produttore si trova sul fianco della copertura o sull'etichetta del tipo. Il limite inferiore della pressione indicata garantisce un miglior comfort di sospensione, ottimale per uscite su fondo irregolare. Aumentando la pressione si minimizza la resistenza al rotolamento mentre il comfort diminuisce. Un'elevata pressione di gonfiaggio delle coperture li rende quindi adatti per uscite su asfalto liscio.

Spesso la pressione viene indicata nell'unità inglese psi (pound per square inch). Nella tabella sono stati convertiti i valori più comuni.

La copertura ed il cerchio di per sé non sono a tenuta d'aria. **Eccezione:** tubolari nel caso di biciclette da strada. Per mantenere la pressione all'interno, la camera d'aria viene inserita e gonfiata per mezzo di una valvola. Canyon usa la valvola Sclaverand o Presta. La valvola si presta per pressioni elevate, richiede tuttavia una certa pratica nell'uso. Un cappuccio in plastica preserva la valvola dallo sporco.

Se una la bicicletta con una pressione di gonfiaggio troppo bassa è possibile che la copertura fuoriesca dal cerchio.

Coperture che consentono una pressione pari o superiore a cinque bar devono essere montate su cerchi con profilo a forma d'uncino.

Valvola Presta o Sclaverand

Intervallo di pressione della copertura

| psi | bar | kPa | psi | bar | kPa |
|---|---|---|---|---|---|
| 80 | 5,5 | 550 | 130 | 9,0 | 900 |
| 90 | 6,2 | 620 | 140 | 9,7 | 970 |
| 100 | 6,9 | 690 | 150 | 10,3 | 1.034 |
| 110 | 7,6 | 760 | 160 | 11,0 | 1.103 |
| 120 | 8,3 | 830 | | | |

Pressione di gonfiaggio in psi, bar e kPa

Nel gonfiare le coperture non superi mai la pressione massima consentita! Durante la corsa la copertura potrebbe uscire dal cerchio o scoppiare. **Pericolo di caduta!**

Nel caso della valvola Presta prima di gonfiare è necessario svitare leggermente il dado zigrinato e premerlo brevemente verso la valvola, fino a far uscire un po' d'aria.

Tenga in considerazione i diametri differenti delle valvole ed usi solamente camere d'aria con valvole compatibili con il cerchio. L'uso di una valvola non corretta può causare la perdita improvvisa d'aria con conseguente incidente.

Un serraggio non corretto del corpo della valvola Presta determina una lenta fuoriuscita d'aria. Verifichi la tenuta del corpo della valvola sul tubo allungato.

Spesso con le pompe a mano non si riesce ad ottenere una maggiore pressione di gonfiaggio. A tal scopo sono più adatte le pompe a piede con manometro, con cui si può verificare a casa la pressione della copertura. Per tutti i tipi di valvola sono disponibili degli adattatori. Con un adattatore adeguato anche una camera d'aria con valvola Sclaverand può essere gonfiata dal benzinaio.

Svitare il cappuccio in plastica

Nel caso di valvola Presta o Sclaverand è necessario svitare la valvola

Adattatore della valvola

Nel caso della valvola Presta o Sclaverand prima di gonfiare è necessario svitare leggermente il dado zigrinato e premerlo brevemente verso la valvola, fino a far uscire un po' d'aria.

Usi la bicicletta con la pressione di gonfiaggio prescritta, che deve essere controllata ad intervalli regolari, almeno una volta alla settimana.

Si accerti che il diametro della valvola sia compatibile con quello del cerchio e che la valvola sia sempre diritta!

Sostituisca le coperture con profilo consumato o i cui fianchi presentano screpolature. Infiltrazioni di umidità e sporco possono causare danni alla struttura interna della copertura.

Rim-tape difettosi devono essere sostituiti immediatamente. Eccezione: nel caso di ruote Mavic non sarà necessario apportare del rim-tape.

In casi estremi eventuali danni delle coperture possono causare uno scoppio improvviso della camera d'aria con conseguente incidente!



# CENTRATURA DEL CERCHIO, TENSIONE DEI RAGGI

I raggi collegano il cerchio con il mozzo situato al centro della ruota. Una tensione uniforme dei raggi garantisce la centratura delle ruote. Una ripartizione irregolare delle forze di trazione, dovuta per esempio all'urto improvviso della ruota contro il bordo di un marciapiede o alla rottura di un raggio, fa sì che il cerchio non sia più centrato. Il funzionamento della Sua Canyon può risultare compromesso già prima di notare questa anomalia, che si manifesta con un'oscillazione del cerchio. Quasi sempre i fianchi del cerchio corrispondono contemporaneamente alla superficie di frenata. La mancanza di centratura può compromettere l'azione frenante.

Verifichi la centratura osservando i pattini del freno

Centraruote

Raggi allentati devono essere tesi immediatamente. Altrimenti in questo punto aumenta la sollecitazione su tutti i restanti componenti.

La centratura delle ruote (tensione dei raggi) è un'operazione difficile, assolutamente di competenza di uno specialista!

Non usi la bicicletta con ruote non centrate. In caso di scentratura estrema i pattini dei freni di biciclette da strada possono slittare dalla superficie del cerchio e finire nei raggi, provocando un blocco immediato delle ruote! **Pericolo di caduta!** Verifichi quindi di tanto in tanto la centratura dei cerchi. A tal fine sollevi la ruota dal pavimento e la faccia girare con la mano. Osservi la fessura tra cerchio e pattini del freno. Se la fessura cambia più di un millimetro, faccia ricentrare la ruota da uno specialista.

**FISSAGGIO DELLE RUOTE CON BLOCCAGGI RAPIDI**

Le ruote vengono fissate sul telaio con gli assi dei mozzi e bloccate nei cosiddetti forcellini con l'ausilio di bloccaggi rapidi.

Tale operazione non richiede l'uso di strumenti. Per estrarre la ruota basta semplicemente spostare ed eventualmente svitare di alcuni giri una leva (vedi il capitolo **"Come usare il bloccaggio rapido"**).

Tuttavia i bloccaggi rapidi rendono la vita facile anche ai ladri di biciclette! Pertanto è possibile sostituire i bloccaggi rapidi con antifurti, che si possono aprire e chiudere solamente con una chiave dotata di codice o con una chiave Allen.

Apertura del bloccaggio rapido

Chiusura del bloccaggio rapido

La leva del bloccaggio rapido deve essere all'incirca parallela alla ruota e non deve sporgere lateralmente

Non usi mai la bicicletta prima di averne controllato il fissaggio delle ruote! Il distacco di una ruota durante la guida può causare una caduta!

Per parcheggiare la bicicletta leghi le ruote fissate con bloccaggi rapidi insieme al telaio ad un oggetto stabile.



# COME RIPARARE UNA COPERTURA FORATA

La foratura di una copertura non risparmia nessun ciclista. La foratura della copertura non deve però significare la fine dell'uscita in bicicletta, sempre che si abbia con sé un kit di emergenza o gli strumenti necessari per sostituire copertura e camera d'aria. Per sostituire la camera d'aria di biciclette con bloccaggi rapidi servono semplicemente due leve di montaggio ed una pompa. Nel caso di ruote fissate con dadi o antifurto sarà inoltre necessaria la rispettiva chiave.

**SMONTAGGIO DELLA RUOTA**

- Nel caso di biciclette da strada con freni a pattino apra la leva di sgancio veloce sul freno (Shimano e SRAM)
- o sposti il perno situato nell'unità di leve cambio/freno sul manubrio (Campagnolo).
- Nel caso di ruote posteriori con cambio a catena prima di smontare passi al pignone più piccolo. In questo modo il cambio posteriore si trova completamente all'esterno e non impedisce le operazioni di smontaggio.
- Apra il bloccaggio rapido come descritto nel capitolo **"Come usare il bloccaggio rapido"**. Se una volta allentato il bloccaggio non riuscisse ad estrarre la ruota, è possibile che la causa sia da imputarsi ad un meccanismo di ritenzione. Si tratta di collari di ritegno nel forcellino. In questi casi è necessario aprire di alcuni giri il dado di bloccaggio del bloccaggio rapido e quindi sfilare la ruota dai meccanismi di ritenzione.
- Per facilitare lo smontaggio della ruota posteriore sposti con la mano il cambio posteriore leggermente indietro.
- Sollevi di poco la Sua Canyon e dia un colpetto alla ruota per farla cadere.

Passare al pignone più piccolo prima di smontare la ruota posteriore

Aprire la leva di sgancio veloce sul freno

Meccanismo di ritenzione sulla forcella

Spostare leggermente indietro il cambio posteriore per smontare la ruota posteriore

## SMONTAGGIO DI COPERTONCINI E COPERTONCINI PIEGHEVOLI

- Sviti la chiusura ed i dadi di fissaggio dalla valvola e sgonfi la copertura.
- Prema la copertura dal fianco del cerchio fino al centro dello stesso. Esegua tale operazione su tutta la circonferenza per facilitare così lo smontaggio.
- Appoggi la leva di montaggio a circa 5 cm a sinistra o a destra della valvola sul bordo inferiore della copertura, sollevi il fianco della copertura facendo leva sul bordo del cerchio. Tenga la leva in questa posizione.
- Posizioni ora la seconda leva a circa 10 centimetri dalla prima leva, tra cerchio e copertura e, anche in questo caso, sollevi nuovamente il fianco della copertura facendo leva sul bordo del cerchio.
- Una volta sollevata una parte del fianco della copertura facendo leva sul bordo del cerchio, stacchi completamente il fianco della copertura spostando la leva di montaggio su tutta la circonferenza della copertura.
- Ora può estrarre la camera d'aria. Faccia in modo che la valvola non si impigli nel cerchio e che la camera d'aria non subisca danni.
- Ripari la camera d'aria in base alle istruzioni per l'uso del produttore di kit d'emergenza.

La copertura viene spinta verso il centro del cerchio

Collocazione della leva di montaggio e sollevamento del fianco della copertura facendo leva sul bordo del cerchio

Estrarre la camera d'aria dalla copertura

**Per motivi di sicurezza consigliamo di sostituire la copertura nel caso la struttura della stessa risulti danneggiata dalla penetrazione di un oggetto.**

**Si attenga alle istruzioni per l'uso dei produttori di freni e di cambi, allegate al BikeGuard.**



- Una volta smontata la copertura verifichi il rim-tape, la cui sede deve risultare omogenea, non deve essere danneggiato o presentare crepe e deve coprire tutti i nippli ed i fori dei raggi. Nel caso di cerchi con parete doppia il rim-tape deve coprire tutto il fondo del cerchio. Questo tipo di cerchi consente esclusivamente l'uso di rim-tape in tessuto o in materiale sintetico rigido. Eccezione: nel caso di ruote Mavic non sarà necessario apportare del rim-tape. In caso di dubbi sul rim-tape non esiti a contattare la nostra hotline di assistenza 848 6946 88.
- Se necessario, stacchi dal cerchio anche il secondo fianco.

Rim-tape nel cerchio

## MONTAGGIO DI COPERTONCINI E COPERTONCINI PIEGHEVOLI

Si accerti che durante il montaggio della copertura non ci siano corpi estranei quali sporco o sabbia all'interno della stessa e che la camera d'aria non venga danneggiata.

- Inserisca il cerchio con un bordo nella copertura. Con il pollice faccia passare il fianco della copertura sul bordo del cerchio in tutta la sua circonferenza. Questa operazione non dovrebbe richiedere l'uso di strumenti. Infili la valvola della camera d'aria nel foro della valvola sul cerchio.
- Gonfi leggermente la camera d'aria finché non assume una forma rotonda e la riponga completamente nella parte interna della copertura. Verifichi che non si formino delle pieghe.
- Inizi con il montaggio finale sul lato opposto alla valvola. Faccia passare la copertura sul fianco del cerchio facendo il più possibile pressione con il pollice.
- Presti attenzione a non incastrare o schiacciare la camera d'aria tra copertura e cerchio. A tal fine spinga costantemente la camera d'aria verso l'interno della copertura aiutandosi con l'indice della mano.

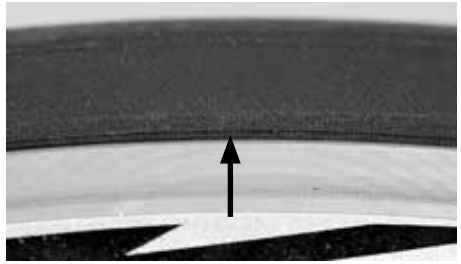
Inserire la valvola nel foro del cerchio

Premere con la mano la copertura nel cerchio

**Rim-tape difettosi devono essere sostituiti immediatamente.**

- Proceda uniformemente su entrambi i lati e lungo la circonferenza della copertura. Verso la fine spinga la copertura con forza verso il basso, di modo che la parte già montata possa scivolare sul fondo del cerchio. Tale operazione facilita notevolmente il montaggio degli ultimi centimetri.
- Verifichi nuovamente la sede della camera d'aria e con il palmo della mano prema la copertura sul bordo del cerchio.
- Se non dovesse riuscire, consigliamo di usare delle leve di montaggio. Si accerti che il lato smussato sia rivolto verso la camera d'aria per non danneggiarla.
- Prema la valvola verso la parte interna della copertura affinché la camera d'aria non rimanga incastrata sotto il tallone della copertura. La valvola è diritta? Se così non fosse smonti nuovamente un fianco della copertura e centri di nuovo la camera d'aria.
- Per essere certi che la camera d'aria non si schiacci sotto il fianco, prema la copertura gonfiata a metà su entrambi i lati trasversalmente alla direzione di corsa e su tutta la circonferenza della ruota. In questo modo è inoltre possibile controllare se si è spostato il rim-tape.
- Gonfi quindi la camera d'aria fino a raggiungere la pressione desiderata. La pressione massima è quasi sempre riportata sul fianco della copertura.
- Verifichi la sede della copertura con l'aiuto della linea di controllo al di sopra del fianco del cerchio. È importante che tale linea presenti su tutta la circonferenza della copertura una distanza uniforme rispetto al bordo del cerchio.

Prema la copertura per assicurarsi che la camera d'aria non si sia incastrata



Linea di controllo sul fianco della copertura

Se la copertura dovesse forarsi durante un'uscita può provare a non smontare la ruota e a non estrarre la camera d'aria. Gonfi la camera d'aria, lasci la valvola nel cerchio ed individui, prima di tutto, il foro dal quale fuoriesce l'aria. Avvicini la camera d'aria all'orecchio prestando attenzione ad eventuali sibili. Una volta individuato il foro cerchi il rispettivo punto sulla copertura e lo sottoponga a verifica accurata. Spesso il corpo estraneo si trova ancora nella copertura. Se possibile lo rimuova.



**SMONTAGGIO DI TUBOLARI**

Faccia uscire tutta la pressione dal tubolare. Per smontare il tubolare lo prema di lato sulla parte opposta alla valvola, finché non si crea una fessura ed il tubolare si stacca. Se il tubolare dovesse opporre resistenza, apporti nella fessura una leva di montaggio con cui poi staccare il tubolare.

Non è possibile sostituire solamente una camera d'aria bensì sarà necessario montare sul cerchio un tubolare completo. Durante un'uscita non è possibile incollare il tubolare; pertanto una volta gonfiato non sarà in posizione stabile sul cerchio.

Guidi pertanto piano, con prudenza e scegliendo la strada di ritorno più corta. Una volta giunto a casa sarà necessario incollare completamente a nuovo il tubolare come descritto di seguito.

**MONTAGGIO DI TUBOLARI**

Il montaggio accurato e duraturo di un tubolare avviene in più fasi e può richiedere molto tempo. Con un po' di esercizio e di esperienza con la colla per incollare ed il rispettivo modello di tubolare sarà possibile accelerare l'operazione.

Per incollare il tubolare può scegliere nastri adesivi e colle liquide. Un vantaggio del nastro adesivo è dato dal montaggio rapido. Tuttavia la sede del tubolare non è sempre sufficientemente stabile. In caso di una foratura durante un'uscita il nastro adesivo resta sul tubolare smontato, il tubolare di riserva non presenta una sede stabile sul cerchio.

Pertanto è consigliabile un fondo costituito da più strati di mastice liquido (colla per tubolari). In potere collante è superiore e nel caso di smontaggio del tubolare rimane attaccata al cerchio.

Prema il tubolare di lato finché non si forma una fessura

Con una leva di montaggio potrà staccare il tubolare

Colla per tubolare

Per i cerchi in carbonio sono disponibili mastici speciali per tubolari (p. es. Continental). Nel caso dovesse usare questa speciale colla legga in ogni caso le istruzioni per l'uso del produttore di mastici per tubolari per cerchi in carbonio.

Se viene apportata una quantità di colla insufficiente è possibile che il tubolare fuoriesca dal cerchio. **Pericolo d'incidente!**

Tuttavia, anche in questo caso sarà necessario smontare il tubolare di riserva al termine dell'uscita. Per rinforzare la sede, occorrerà trattare nuovamente sia il fondo che il tubolare con mastice per tubolari.

Nel caso di ruote con fianco dei cerchi estremamente alto, smonti lo spillo della valvola con speciali strumenti di montaggio e lo sostituisca con un allungamento valvola. Avviti nuovamente lo spillo nell'allungamento valvola. In questo modo, una volta montato il tubolare, sarà possibile gonfiare o far fuoriuscire l'aria normalmente dalla valvola allungata.

Gonfi il tubolare fino a che non assuma una forma rotonda ed inserisca la valvola nel foro del cerchio. Partendo dalla valvola spinga uniformemente e da entrambi i lati il tubolare nel fondo dello stesso. Un successivo montaggio preciso non è garantito nel caso non riuscisse ad inserire il tubolare sul cerchio o se tale operazione dovesse richiedere un uso eccessivo di forza.

Faccia girare la ruota con tubolare montato e ne verifichi la centratura. Il punto in cui la valvola fuoriesce dal tubolare presenta spesso un rigonfiamento fino a formare un fuori centro, con conseguente traballamento durante la guida. Nel caso di cerchio in alluminio affondi il foro della valvola e/o ne elimini le sbavature con una punta da trapano grande, un raschietto triangolare o una lima tonda. Nel caso di cerchi in carbonio elimini le sbavature sul bordo del foro con l'ausilio di una lima tonda. Il movimento della lima deve andare dall'esterno verso l'interno e non indietro, altrimenti potrebbero eventualmente staccarsi le fibre della matrice della materia plastica. Quindi sigilli la zona usando della colla istantanea. Con questo trattamento preventivo la valvola aderisce meglio al cerchio. Se possibile, consigliamo di lasciare per alcuni giorni il tubolare sul cerchio in stato gonfio. Tale operazione facilita ulteriormente il montaggio successivo.

Con un panno imbevuto d'alcol o benzina rimuova tracce di grasso o olio persistenti dal fondo del cerchio.

Montaggio dell'allungamento valvola

Verifica della centratura con l'aiuto del freno

⚠ Le speciali colle per tubolari non solo hanno una particolare tenuta su cerchio e tubolare bensì anche su dita ed abbigliamento. Consigliamo pertanto di usare vestiti smessi.

ⓘ Nel caso di montaggio del tubolare su un cerchio già usato, sarà eventualmente necessario rimuovere con attenzione resti di colla e sporco servendosi di carta vetrata. Faccia attenzione a non danneggiare il carbonio. Infine pulisca il cerchio con un panno imbevuto di benzina.

⚠ Usi la benzina ed il mastice per tubolari leggermente infiammabile solamente in locali ben arieggiati. Conservi queste sostanze come prescritto e lontano dalla portata di bambini.



Aspetti che il solvente sia completamente evaporato prima di iniziare ad incollare il tubolare. Tale operazione risulta più facile se fisserà la ruota su un centraruote o su una forcella vecchia sulla morsa da banco.

Per creare una base di buona tenuta con il mastice liquido sarà necessario apportare più strati di colla. Distribuisca il mastice omogeneamente e con uno strato il più sottile possibile su quasi tutta la circonferenza del cerchio.

Sul lato opposto alla valvola lasci una zona priva di mastice di cinque-dieci centimetri in modo da avere più tardi un punto di presa per smontare il tubolare.

Con un po' di esercizio riuscirà a distribuire la colla direttamente dal tubetto. Se non dovesse riuscirci si serva di un pennello con setole dure. Se la colla dovesse essere in un barattolo sarà in ogni caso necessario usare un pennello. Faccia asciugare il mastice finché al tatto non risulterà più appiccicoso e liquido. Sarà eventualmente necessario far trascorrere più ore. Quindi apporti come descritto sopra altri due strati leggeri di colla, che farà a sua volta asciugare. Quindi non tocchi per almeno una notte il cerchio.

Prima di montare il tubolare apporti la colla anche sul nastro di protezione cucitura del tubolare. Completi quindi il fondo di colla con un ultimo strato di mastice. Non appena l'ultimo strato inizierà ad asciugarsi, pur risultando ancora viscoso, metta per terra il cerchio con il foro della valvola rivolto verso l'alto. Spinga la valvola del tubolare leggermente gonfiato e quindi arrotondato nel foro della valvola del cerchio e prema con forza. Faccia in modo che i fianchi del tubolare non entrino in contatto con il mastice altrimenti il tubolare risulterà subito sporco.

Distribuire la colla per tubolari direttamente dal tubetto

Infili la valvola del tubolare leggermente gonfiato nel foro della valvola del cerchio

⚠ Prima di smontare una ruota legga il capitolo **"Le ruote"** e **"Come usare il bloccaggio rapido"**.

ⓘ Si attenga al video sulla collatura sicura dei tubolari Continental disponibile sul sito internet www.conti-online.com

Nel caso non avesse apportato mastice sul lato opposto della valvola, la base di appoggio del cerchio non si sporcherà e la colla stessa non assorbirà sporco dal pavimento.

Afferri con le mani il tubolare uniformemente a sinistra ed a destra della valvola, lo spinga con forza verso il basso e lo inserisca pezzo per pezzo sul fondo del cerchio. Prosegua uniformemente fino a lasciare circa 20 centimetri.

Tiri nuovamente il tubolare partendo dall'alto, dove è posizionata la valvola, verso il basso fino a raggiungere con le mani il punto non ancora montato. Tenga il tubolare sotto pressione puntellando con le dita il cerchio e con i pollici il tubolare e metta la ruota sul fianco. Con i pollici faccia passare il tubolare sul fianco del cerchio.

Quando il tubolare sarà sul fondo del cerchio provveda a centrarlo, poiché nella maggior parte dei casi risulta scentrato. Per farlo fissi la ruota nuovamente nell'aiuto di montaggio e la faccia girare. Se il battistrada non è centrato o se il tubolare oscilla lateralmente, sollevi la zona interessata e la rilasci storcendola leggermente.

Se il tubolare gira senza presentare punti decentrati, estragga la ruota dal supporto e gonfi il tubolare fino a raggiungere la metà della pressione nominale. Sovraccarichi la ruota dalle estremità dell'albero e dal bloccaggio rapido e la faccia rotolare sul pavimento per alcuni metri. Durante questa operazione la ruota dovrebbe girare verticalmente e, per alcuni giri, leggermente inclinata su entrambi i lati.

Se durante il controllo finale il tubolare risulta centrato, provveda a gonfiarlo fino alla pressione massima di gonfiaggio ed attenda almeno otto ore, se possibile una giornata intera, prima di montare in sella. Adegui la pressione del tubolare alle proprie esigenze attenendosi ai valori consigliati dai produttori di tubolari.

Riporre il tubolare sul fondo del cerchio

Usare i pollici per spingere il tubolare sul bordo del cerchio

Verificare la centratura del tubolare con l'aiuto del freno

Non dimentichi che il tubolare, se montato durante un'uscita, non presenta più una sede stabile. Guidi pertanto con particolare prudenza. Il tubolare deve essere incollato nuovamente con cura.

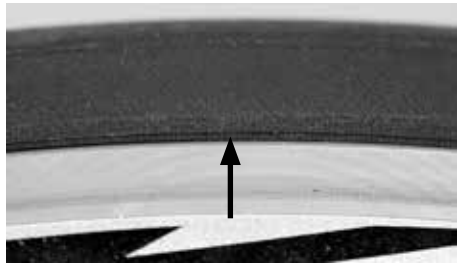
Un montaggio errato può causare un funzionamento non corretto o danni al tubolare. Si attenga pertanto assolutamente alle avvertenze del produttore nelle istruzioni allegate.



**MONTAGGIO DI RUOTE**

Il montaggio delle ruote avviene in sequenza inversa rispetto allo smontaggio. Si accerti che la ruota sia inserita esattamente nei forcellini e che sia centrata tra gli steli della forcella o tra i foderi del carro posteriore. Verifichi la sede corretta del bloccaggio rapido (vedi capitolo **"Come usare il bloccaggio rapido"**) ed eventualmente riagganci subito il freno e/o chiuda la leva di sgancio veloce!

Verificare la centratura con l'aiuto dei pattini del freno



Linea di controllo sul fianco del tubolare

Un montaggio errato può essere causa di cattivo funzionamento o addirittura di avaria del freno. Si attenga pertanto assolutamente alle avvertenze del produttore nelle istruzioni allegate.

Chiuda la leva di sgancio veloce (Shimano, SRAM) e/o sposti il perno nell'unità di leve cambio-freno (Campagnolo) e prima di ripartire verifichi che i pattini del freno tocchino le superfici di frenata. Verifichi la sede stabile della ruota. Si accerti che le piste frenanti, dopo il montaggio, siano prive di grasso o altri lubrificanti. Esegua in ogni caso delle frenate di prova!

Tuttavia, per motivi di sicurezza, consigliamo di sostituire la copertura nel caso la struttura della stessa risulti danneggiata dalla penetrazione di un oggetto.

# LA SERIE STERZO

La forcella, l'attacco manubrio, il manubrio e la ruota anteriore sono alloggiati in maniera girevole nel telaio mediante la serie sterzo. Affinché la Sua Canyon possa stabilizzarsi ed andare diritta, è necessario che tale zona dello sterzo si giri con facilità. Le sollecitazioni d'urto di fondi stradali irregolari sollecitano fortemente la serie sterzo, provocandone, in alcuni casi, un allentamento o spostamento.

**VERIFICA E REGOLAZIONE**

- Verifichi il gioco appoggiando le dita sulla calotta superiore della serie sterzo.
- Si appoggi sulla sella con il busto, tiri con l'altra mano il freno della ruota anteriore e spinga fortemente la Sua Canyon avanti ed indietro.
- Se lo sterzo presenta del gioco, con un colpo leggero la calotta superiore si sposta rispetto a quella inferiore.
- Un'ulteriore possibilità per verificare la presenza di gioco consiste nel sollevare leggermente la ruota anteriore da terra e di farla cadere. Nel caso di gioco dovrebbe sentire dei rumori in questa zona.
- Per verificare la scorrevolezza dello sterzo, sollevi con una mano il telaio in modo che la ruota anteriore non sia più in contatto con il pavimento. Sposti il manubrio da sinistra a destra. La ruota anteriore deve oscillare facilmente da un estremo all'altro in maniera scorrevole e senza bloccarsi. Toccando leggermente il manubrio la ruota deve muoversi automaticamente dalla posizione centrale.

Guidando con una serie sterzo allentata, le sollecitazioni di forcella e sterzo aumentano notevolmente. Pericolo di danni dello sterzo o di rottura della forcella con conseguenze gravi!

Verifichi il gioco della serie sterzo appoggiando un dito sulla calotta dello sterzo e spostando avanti ed indietro la Canyon con freno azionato

Per verificare la scorrevolezza dello sterzo sollevi la ruota anteriore e si accerti che oscilli con molta facilità

La regolazione della serie sterzo richiede una certa esperienza, pertanto chieda ad uno specialista di eseguire tale operazione. Se volesse provare ad effettuare la regolazione, consigliamo di leggere attentamente le istruzioni del produttore di sterzi!

Dopo aver regolato lo sterzo verifichi la sede stabile dell'attacco manubrio prendendo la ruota anteriore tra le ginocchia e provando a girare il manubrio rispetto alla ruota anteriore. Un attacco manubrio allentato può altrimenti essere causa di una caduta.



**SERIE STERZO AHEADSET®**

Con questo sistema di sterzo l'attacco manubrio non viene infilato nel tubo della forcella bensì fissato all'esterno su un tubo non filettato. L'attacco manubrio è un elemento importante della testa della serie sterzo. La regolazione dello sterzo è determinata dal fissaggio dell'attacco manubrio.

- Apra le viti di bloccaggio che si trovano sui lati o dietro all'attacco manubrio.
- Con tatto usi una chiave Allen per serrare di poco la vite di registrazione incassata in alto.
- Regoli l'attacco manubrio in modo tale che guidando su un rettilineo il manubrio non risulti storto.
- Serri nuovamente le viti laterali dell'attacco manubrio con una chiave dinamometrica. Utilizzi una chiave dinamometrica e non superi le coppie massime di bloccaggio! Le coppie di bloccaggio sono riportate nel capitolo **"Coppie di bloccaggio consigliate"**, sui componenti stessi e nelle istruzioni dei produttori di componenti.
- Esegua la verifica del gioco descritta qui di seguito. Anche in questo caso lo sterzo non deve essere serrato troppo stresso.

Per eseguire la verifica si ponga davanti alla Sua Canyon e blocchi la ruota anteriore tra le ginocchia. Impugni il manubrio dalle leve dei freni e provi a girarlo rispetto alla ruota anteriore. Serri leggermente la vite (le viti) di bloccaggio dell'attacco manubrio nel caso dovesse riuscire a girare il manubrio.

Dopo aver regolato lo sterzo verifichi la sede stabile dell'attacco manubrio! Un attacco manubrio allentato potrebbe essere causa di una caduta grave!

Dopo aver allentato le viti di bloccaggio laterali regoli il gioco dello sterzo con la vite di registrazione incassata in alto

Serri nuovamente le viti laterali dell'attacco manubrio con una chiave dinamometrica

Provi a spostare il manubrio rispetto alla ruota anteriore

Non serri completamente la vite di registrazione bensì la usi per regolare il gioco!

Se le viti vengono serrate troppo è possibile che l'attacco manubrio schiacci il tubo della forcella.

**SERIE STERZO I-LOCK**

Con questo sistema di sterzo l'attacco manubrio viene fissato all'esterno sul tubo della forcella non filettato. L'attacco manubrio è un elemento importante della testa della serie sterzo. La regolazione dello sterzo è determinata dal fissaggio dell'attacco manubrio. Contrariamente al sistema Aheadset® di vasta diffusione, con il sistema i-Lock lo sterzo viene regolato con attacco manubrio completamente bloccato.

- Verifichi le viti di fissaggio laterali, posteriori dell'attacco manubrio servendosi di una chiave dinamometrica in base alle indicazioni stampate. Non superi mai la coppia di bloccaggio massima.
- Con tatto giri in senso orario e con una chiave Allen di 2 mm il perno filettato sul cappuccio dello sterzo. Inizi con un quarto di giro.
- Esegua la verifica del gioco descritta qui sopra. Lo sterzo non deve essere serrato troppo stresso.
- Eventualmente giri ancora di un quarto di giro ed effettui nuovamente la verifica.
- Infine, per eseguire la verifica si ponga davanti alla Sua Canyon e blocchi la ruota anteriore tra le ginocchia.

Verifichi le viti di fissaggio laterali dell'attacco manubrio servendosi di una chiave dinamometrica in base alle indicazioni stampate

Regoli il gioco dello sterzo per mezzo della vite di registrazione laterale

Esegua nuovamente la verifica del gioco

⚠ Non serri completamente la vite di registrazione bensì la usi solamente per regolare con tatto il gioco!

- Impugni il manubrio dalle leve dei freni e provi a girarlo rispetto alla ruota anteriore. Provi inoltre a girare verso il basso il manubrio.
- Se il manubrio o l'attacco manubrio si muovono, allenti le viti, centri nuovamente il componente e serri le viti di bloccaggio dell'attacco in base alla coppia di bloccaggio consigliata.
- Se il manubrio e l'attacco manubrio dovessero muoversi nonostante la coppia di bloccaggio massima consentita, sarà necessario smontare i bloccaggi, sgrassarli e rimontarli con della nuova pasta di montaggio per carbonio.

Provi a spostare il manubrio rispetto alla ruota anteriore ed all'attacco manubrio

Apporti eventualmente un leggero strato di pasta di montaggio per carbonio sul tubo della forcella o manubrio

⚠ Dopo aver regolato lo sterzo verifichi la sede stabile dell'attacco manubrio e del manubrio! Un attacco manubrio o un manubrio allentato potrebbe essere causa di una caduta grave!

# TRASPORTARE LA BICICLETTA CANYON

**TRASPORTO IN MACCHINA**

Esistono diverse possibilità per trasportare in macchina la Sua Canyon. Canyon consiglia esclusivamente il trasporto nel bagagliaio.

Pur occupando molto spazio, nel bagagliaio le biciclette sono meglio protette da sporco, furto e danni.

- Si assicuri tuttavia che i cavi, l'impianto d'illuminazione ed i relativi cavi ed, in particolare, il cambio posteriore non subiscano danni. Protegga la Sua Canyon con coperte o simili. Se molto sporca, consigliamo di appoggiarla su una coperta o simili per non sporcare i sedili della macchina.
- Fissi la bicicletta in modo che non si muova.

Nel caso non fosse possibile trasportare la bicicletta nel bagagliaio, quasi tutti i rivenditori di accessori auto e le marche automobilistiche dispongono di portabiciclette che non richiedono lo smontaggio della bicicletta. Normalmente le biciclette vengono posizionate su una guida montata sul tetto e quindi fissate con una fascetta sul tubo obliquo.

Nel caso in cui si trasporti una bicicletta da ciclocross, tirare le leve del freno e bloccarle con un elastico resistente.

Fissi la Sua Canyon nell'abitacolo. Parti sciolte potrebbero mettere ulteriormente in pericolo gli occupanti della macchina in caso d'incidente. In caso di trasporto della bicicletta all'interno della macchina è spesso necessario smontare la ruota anteriore o addirittura entrambe le ruote. Per smontare le ruote legga in ogni caso il capitolo **"Le ruote"**, paragrafo **"Come riparare una copertura forata"**!

Trasporto in macchina

Nel caso venga trasportata una bicicletta da ciclocross con freni a disco con le ruote smontate consigliamo di montare i blocchi per il trasporto.

L'imballaggio non corretto della Sua Canyon secondo le istruzioni d'imballaggio allegate non Le da alcun diritto al rimborso da parte della Canyon Bicycles GmbH di eventuali danni insorti durante il trasporto.

Non usi portabiciclette con i quali la Sua Canyon viene fissata al contrario, ossia con il manubrio e la sella rivolti verso il basso. Con questo tipo di fissaggio il manubrio, l'attacco manubrio, la sella ed il reggisella vengono fortemente sollecitati durante il trasporto. **Pericolo di rottura!** Non usi portabiciclette con i quali la Sua Canyon viene fissata sulla forcella senza ruota anteriore.

Non è consentito il trasporto di biciclette da strada Canyon su portabiciclette convenzionali con bloccaggi. Nel caso di tubi del telaio di grandi dimensioni è possibile che questi vengano schiacciati dai bloccaggi del portabiciclette! Soprattutto i telai in carbonio potrebbero subire dei danni irreparabili. Tali danni possono non essere riconoscibili a vista d'occhio ma provocare comunque incidenti gravi.



Diversamente dai portabiciclette da tetto, con i portabiciclette posteriori, sempre più di moda, non è necessario trasportare la bicicletta ad un'altezza elevata. Si accerti che forcella e telaio non subiscano danni con il tipo di fissaggio usato. Pericolo di rottura!

Durante l'acquisto si assicuri che il portabiciclette sia conforme alle norme di sicurezza valide nel proprio paese (marchio GS o simile).

**TRASPORTO IN AEREO**

In caso di viaggio in aereo riponga la Sua Canyon nell'apposito BikeGuard o nel BikeShuttle.

Metta le ruote in borse apposite, affinché siano protette a sufficienza nella valigia o nella scatola di cartone. Non dimentichi di portare con se gli strumenti necessari, una chiave dinamometrica, i bit e le presenti istruzioni per montare la bicicletta correttamente una volta giunto a destinazione.

Il BikeGuard Canyon

Il BikeShuttle Canyon

Nel caso venga trasportata una bicicletta da ciclocross con freni a disco con le ruote smontate consigliamo di montare i blocchi per il trasporto.

Riponga le ruote in borse apposite, affinché siano protette a sufficienza nella valigia o nella scatola di cartone.

Verifichi che i dispositivi d'illuminazione e la targa dell'auto siano ben visibili. In alcuni casi è d'obbligo il montaggio di un secondo specchietto retrovisore esterno.

Legge le istruzioni per l'uso del portabiciclette, si attenga al carico utile consentito ed alla velocità massima consigliata o prescritta.

Controlli il fissaggio della bicicletta prima di partire e ad intervalli regolari durante il trasporto. Sganciandosi dal tetto la bicicletta può mettere in pericolo gli altri utenti del traffico.

Tenga conto della maggiore altezza dell'automobile. Misuri l'altezza totale della macchina e l'annoti su un foglio che riporrà ben visibile sul cruscotto o sul volante.

# AVVERTENZE GENERALI SU CURA ED ISPEZIONI

La Sua Canyon è un prodotto di qualità. Tuttavia, come nel caso di altri veicoli, è necessario curare costantemente la bicicletta e far eseguire ad uno specialista le operazioni di manutenzione ad intervalli regolari.

Inoltre, nel caso di biciclette leggere è necessario eseguire la sostituzione regolare di alcuni componenti di fondamentale importanza (vedi capitolo **"Intervalli d'ispezione e manutenzione"**). In questo modo viene garantito un funzionamento duraturo e sicuro di tutte le parti, senza dover rinunciare al piacere ed alla sicurezza di guida.

**PULIZIA E CURA DELLA BICICLETTA CANYON**

Sudore, sporco, sale dell'inverno o salsedine marina danneggiano la Sua Canyon. Pertanto è necessario pulire regolarmente e proteggere da corrosione tutti i componenti della bicicletta.

Non pulisca la Sua Canyon con un'idropulitrice. Questo tipo di pulizia rapida presenta notevoli svantaggi: il forte getto d'acqua generato da una pressione elevata può sforare le guarnizioni e penetrare all'interno dei cuscinetti; con conseguente diluizione dei lubrificanti, aumento dell'attrito e corrosione. Col tempo si rovina la superficie di scorrimento dei cuscinetti e la flessibilità di funzionamento ne risulta compromessa. Molto spesso con l'uso di idropulitrici si staccano anche gli adesivi.

Pulizia della bicicletta Canyon con panno ed acqua

Verifichi tutti i componenti leggeri

⚠ Non esegua operazione alcuna se non dispone delle conoscenze particolari necessarie o degli strumenti adeguati.

⚠ Non pulisca la Sua Canyon a distanza ravvicinata con un forte getto d'acqua o con un'idropulitrice.

ⓘ Protegga con una pellicola o simile il lato superiore del fodero posteriore orizzontale e tutte le zone in cui i cavi potrebbero sfregare. In questo modo eviterà spiacevoli graffi ed abrasione del colore.



Decisamente più delicata è la pulizia della bicicletta con un leggero getto d'acqua e/o con un secchio d'acqua e l'ausilio di una spugna o di un pennello. La pulizia a mano ha un ulteriore effetto positivo secondario: così facendo può individuare in tempo avarie, zone con vernice danneggiata o parti usurate.

Una volta asciutta, consigliamo di apportare della cera dura sulla verniciatura e sulle superfici metalliche della Sua Canyon (eccezione: cerchi nel caso di freni a pattino). Apporti uno strato di cera anche su raggi, mozzi, viti, dadi, etc. Sulle parti con superficie ridotta è possibile applicare la cera con un nebulizzatore. Lucidi le superfici incerate con un panno morbido fino a farle brillare e a renderle così impermeabili all'acqua.

Una volta terminati i lavori di pulizia controlli la catena ed eventualmente la ingrassi (vedi capitolo **"Il cambio"**, paragrafo **"Cura della catena"**).

Conservare con cera dura la vernice e le superfici metalliche

Verifica dello stato della catena

⚠ Durante la pulizia faccia attenzione ad eventuali cricche, graffi, alterazioni di colore o deformazioni del materiale. In caso di dubbi si rivolga alla nostra hotline di assistenza 848 6946 88. Faccia sostituire immediatamente i componenti danneggiati e ripari le zone con vernice danneggiata.

⚠ Prima di apportare della cera dura sulla Sua Canyon faccia una prova su una zona poco in vista!

⚠ Non apporti prodotti di pulizia e cura o olio della catena sui pattini del freno e sulle superfici di frenata dei cerchi. Il freno potrebbe rompersi (vedi capitolo **"Il sistema frenante"**)! Non apporti olio o grasso sulle zone di bloccaggio in carbonio, quali manubrio, attacco manubrio, reggisella e tubo verticale.

⚠ Per rimuovere tracce d'olio o di grasso persistenti dalle superfici verniciate ed in carbonio usi un detergente a base di petrolio. Non usi sgrassanti che contengono acetone, monoclorometano, etc. o solventi, detergenti non neutri o detergenti chimici, poiché potrebbero intaccare la superficie!

## CUSTODIA DELLA BICICLETTA CANYON

Se durante la stagione d'uso la Sua bicicletta viene sottoposta a cura regolare, in caso di un momentaneo periodo di fermo non sarà necessario prendere provvedimenti particolari, eccetto un dispositivo antifurto. Si raccomanda di riporre la bicicletta in un luogo asciutto e ben arieggiato.

Se l'inverno è alle porte, legga i seguenti punti:

- durante il lungo periodo di fermo le camere d'aria perdono gradualmente aria. Se la bicicletta rimane a lungo sulle ruote sgonfie, è possibile che ne venga danneggiata la struttura. Pertanto consigliamo di appendere le ruote o l'intera bicicletta o di controllare regolarmente la pressione di gonfiaggio.
- Pulisca la Sua Canyon e la protegga dalla corrosione come descritto sopra.
- Smonti il reggisella e faccia asciugare le eventuali parti umide. Spruzzi dell'olio nebulizzato finemente nel tubo verticale. (Eccezione: telai in carbonio).
- Custodisca la Sua Canyon in un locale asciutto.
- Ingrani davanti la corona più piccola e dietro il pignone più piccolo, in modo che i cavi e le molle siano il più possibile allentati.

Impostare la ruota con la catena sul pignone più piccolo e corona piccola

Verifichi regolarmente la pressione di gonfiaggio

Non apporti prodotti di pulizia e cura o olio della catena sui pattini del freno e sulle superfici di frenata dei cerchi! Altrimenti i freni potrebbero rompersi causando un incidente!

Non appenda per i cerchi le biciclette dotate di cerchi in carbonio! **Pericolo di rottura!**



## ISPEZIONE E MANUTENZIONE

**Prima ispezione:**
i nostri tecnici esperti hanno approntato uno speciale piano di manutenzione. Durante i primi chilometri, per esempio, è possibile che le ruote si assestino o che i cavi del cambio e del freno si allunghino, causando un funzionamento non perfetto del cambio. Inoltre, a seconda delle prestazioni a cui viene sottoposta, sarà eventualmente necessario eseguire le prime sostituzioni. In questo caso uno dei nostri collaboratori del reparto assistenza provvederà a contattarLa.

**Manutenzione regolare annuale:**
dopo una lunga stagione impegnativa consigliamo di sottoporre la Sua bicicletta ad ispezione completa. Chi meglio è in grado di fare tale ispezione se non coloro che hanno costruito la Sua bicicletta?

L'ispezione annuale viene eseguita dal nostro personale specializzato sulla base di un piano di manutenzione creato appositamente per il tipo di bicicletta da Lei acquistato.

La chiave dinamometrica Canyon

Nel caso dovesse imballare la Sua Canyon per inviarla alla nostra officina specializzata, si assicuri d'imballarla come descritto nelle istruzioni d'imballaggio **"Come imballare la bicicletta da strada"** allegate al BikeGuard.

Componenti particolarmente leggeri possono avere un ciclo vitale ridotto. Per la propria sicurezza faccia verificare ed eventualmente sostituire regolarmente i componenti elencati nel capitolo **"Intervalli d'ispezione e manutenzione"**.

Per un divertimento duraturo consigliamo di sottoporre la Sua Canyon a manutenzione regolare. Gli intervalli di tempo riportati nella tabella del capitolo **"Intervalli d'ispezione e manutenzione"** sono dei riferimenti per i ciclisti che percorrono dai 1.000 ai 2.500 km all'anno. Gli intervalli d'ispezione si riducono in caso di un uso regolare della bicicletta su strade in cattivo stato o fuori strada. Lo stesso vale anche per uscite frequenti sotto la pioggia o in generale in condizioni climatiche d'umidità.

**Check di sicurezza Canyon:**
le operazioni ed i costi di manutenzione si riducono se i chilometri percorsi con la bicicletta in un anno sono decisamente inferiori a 1.000 km. In questo caso il check di sicurezza Canyon è il programma più adatto. I nostri specialisti hanno approntato un piano di manutenzione adatto alle esigenze, che risulta quindi meno dettagliato rispetto ad una ispezione annuale ma che tuttavia copre tutti i punti rilevanti in merito a sicurezza. Raccomandiamo di eseguire questo check all'inizio di una nuova stagione ciclistica o prima di una vacanza in bicicletta, per montare in bicicletta senza pensieri.

Per ridurre i tempi di attesa consigliamo di prendere appuntamento.

Sottoponga la Sua Canyon a manutenzioni regolari!

In generale Le consigliamo di usare solamente pezzi di ricambio originali.

Sul nostro sito internet www.canyon.com troverà numerose informazioni sull'assistenza che potranno esserLe di aiuto nell'esecuzione di piccole operazioni di riparazione e manutenzione. Non pretenda troppo da se stesso nell'eseguire tali operazioni! In caso di dubbi o domande non esiti a contattare la nostra hotline di assistenza 848 6946 88.

# INTERVALLI D'ISPEZIONE E MANUTENZIONE

Dopo il periodo di rodaggio si rechi da uno specialista per sottoporre a manutenzione la bicicletta ad intervalli regolari. Gli intervalli di tempo riportati nella tabella seguente sono dei riferimenti per i ciclisti che percorrono dai 1.000 ai 2.500 km all'anno (circa 40-100 ore d'uso). Gli intervalli d'ispezione si riducono in caso di un uso regolare della bicicletta su strade in cattivo stato.

| Componente | Attività | Prima di ogni uscita | Mensile | Annuale | Ulteriori intervalli |
|---|---|---|---|---|---|
| Illuminazione | controllare | • | | | |
| Coperture | controllare la pressione di gonfiaggio | • | | | |
| Coperture | altezza del profilo e fianchi | | • | | |
| | controllare | | | | |
| Freni (freni a pattino) | controllare il percorso leva, lo spessore dei pattini e posizione rispetto al cerchio | • | | | |
| | prova dei freni da fermo | • | | | |
| Cavi/tubi del freno | controllo visivo | | X | | |
| Cerchi (alluminio) nel caso di freni a pattino | controllare lo spessore della parete, se necessario, sostituirli | | | | X al più tardi dopo aver consumato il 2° set di pattini |
| Forcella (alluminio e carbonio) | verificare | | | | X almeno ogni 2 anni |
| | sostituire | | | | X dopo una caduta o dopo 6 anni |
| Movimento centrale | controllare il gioco dei cuscinetti | | X | | |
| Movimento centrale | ingrassare nuovamente | | | X | |
| Catena | controllare e, se necessario, lubrificare | • | | | |
| Catena | controllare e, se necessario, sostituire | | | | X dopo 1000 km |
| Pedivella | controllare e, se necessario, serrare | | | X | |
| Vernice | curare | | | | • almeno ogni sei mesi |
| Ruote/raggi | controllare la centratura e la tensione | | • | | |
| Ruote/raggi | centrare e, se necessario, tendere i raggi | | | | X se necessario |
| Manubrio ed attacco, alluminio e carbonio | verificare | | | | X almeno ogni 2 anni |
| | sostituire | | | | X dopo una caduta o dopo 6 anni |
| Serie sterzo | controllare il gioco dei cuscinetti | | • | | |
| Serie sterzo | ingrassare nuovamente | | | X | |
| Superfici metalliche | curare (eccezione: fianchi dei cerchi) | | | | • almeno ogni sei mesi |
| Mozzi | controllare il gioco dei cuscinetti | | • | | |
| Mozzi | ingrassare nuovamente | | | X | |
| Pedali | controllare il gioco dei cuscinetti | | X | | |
| Pedali | pulire il meccanismo di aggancio/sgancio lubrificare | | • | | |
| Unità telaio-forcella | lubrificare | | | | annuale |
| Cambio posteriore/ deragliatore centrale | pulire, lubrificare | | • | | |
| Bloccaggio rapido | verificarne la sede | • | | | |
| Viti e dadi | controllare e, se necessario, serrare | | X | | |
| Valvole | verificarne la sede | • | | | |
| Attacco manubrio/ reggisella | smontare ed ingrassare nuovamente o nel caso di carbonio nuova pasta di montaggio (attenzione: non apportare grasso sul carbonio) | | | X | |
| Cavi: Cambio/freni | smontare e ingrassare | | | X | |

Se dispone di buone attitudini manuali, esperienza e strumenti adeguati (p. es. chiave dinamometrica), potrà eseguire personalmente i controlli contrassegnati con "•". Prenda subito provvedimenti se durante i controlli dovesse rilevare dei problemi. In caso di domande o di dubbi si rivolta alla nostra hotline di assistenza 848 6946 88.
Consigliamo di far eseguire le operazioni contrassegnate con una "x" da uno specialista esperto in tecnica moderna di biciclette (p. es. in un'officina specializzata). Non esiti a contattare la nostra hotline di assistenza 848 6946 88.

# COPPIE DI BLOCCAGGIO CONSIGLIATE

| Componente | Vite | Shimano* | Campagnolo** | SRAM *** |
|---|---|---|---|---|
| Cambio posteriore | fissaggio (al telaio/forcellino cambio) | 8-10 Nm | 15 Nm | 5-7 Nm |
| | fissaggio cavo | 5-7 Nm | 6 Nm | 5-7 Nm |
| | bulloni pulegge | 2,5-3 Nm | | |
| Combio posteriore | fissaggio al telaio | 5-7 Nm | 5 Nm | 5-7 Nm |
| | fissaggio diretto attacco brasato | | 7 Nm | |
| | bloccaggio cavo | 6-7 Nm | 5 Nm | 5 Nm |
| Dual Control Lever/ Ergopower/ Doubletap | vite della fascetta (esagono incassato) | 6-8 Nm | 10 Nm | 6-8 Nm |
| | copriforo | 0,3-0,5 Nm | | |
| | vite del passafilo sul telaio (cacciavite) | 1,5-2 Nm | | |
| Mozzo | leve di comando del bloccaggio rapido | 5-7,5 Nm | | |
| | controdado di regolazione cuscinetti per mozzi con bloccaggio rapido | 15-17 Nm | | |
| Corpo ruota libera | anello di bloccaggio cassetta | 30-50 Nm | 40 Nm | 40 (11 vel.) 50 (10 vel.) |
| Serie pedivelle | vite pedivelle (perno quadro privo di grasso) | | 32-38 Nm | |
| | vite pedivelle Shimano Octalink | 35-50 Nm | | |
| | vite pedivella Shimano Hollowtech II | 12-15 Nm | | |
| | fissaggio pedivella (Isis) | | | 31-34 Nm |
| | fissaggio pedivella (Gigapipe) | | | 48-54 Nm |
| | Triple Square | | 42 Nm | |
| | vite di fissaggio albero trasmissione Ultra Torque | | 42-60 Nm | |
| | fissaggio ingranaggio | 8-11 Nm | 8 Nm | 12-14 (acciaio) 8-9 (alluminio) |
| Cartridge impermeabile | scatola (perno quadro) | 50-70 Nm | 70 Nm | |
| Movimento centrale | scatola (Shimano Hollowtech II SRAM Gigapipe) | 35-50 Nm | | 34-41 Nm |
| | Octalink | 50-70 Nm | | |
| Pedale | asse del pedale | 35-55 Nm | 40 Nm | 47-54 Nm |
| Scarpetta | viti delle tacchette | 5-6 Nm | | |
| | Spike | 4 Nm | | |

| Componente | Vite | Shimano* | Campagnolo** | SRAM *** |
|---|---|---|---|---|
| Freno a tiraggio laterale | vite di bloccaggio della ganascia del freno | 5-7 Nm | 8 Nm | 8 Nm |
| | vite di bloccaggio cavo | 6-8 Nm | 6-8 Nm | 5 Nm |
| | vite di bloccaggio del freno | 8-10 Nm | 10 Nm | 8-10 Nm |
| Reggisella | vite di bloccaggio chiusura della sella in cima al reggisella | 20-29 Nm **** | 18-22 Nm **** | |

* www.shimano.com

** www.campagnolo.com

*** www.sram.com

**** I valori riportati sono valori indicativi dei produttori di componenti suindicati.
Prenda nota dei valori riportati eventualmente nelle istruzioni allegate dei produttori di componenti.

In alcuni casi le coppie di bloccaggio sono riportate sui componenti stessi. Si attenga ai valori riportati sugli adesivi o incisi sui componenti.

La chiave dinamometrica Canyon

Montaggio del manubrio con la chiave dinamometrica Canyon

**Telaio Canyon:**

| | |
|---|---|
| Viti del portaborraccia | 4,5 Nm |
| Forcellino sostituibile del cambio posteriore | 1,5 Nm |

**Chiusura del reggisella Canyon:**

| | |
|---|---|
| Morsetto sella Smolik | 3-5 Nm |
| Speedmax | 3 Nm |
| Bloccaggio sella Aeroad | 5-7 Nm |

Le seguenti coppie di bloccaggio valgono nel caso in cui il produttore dell'attacco o del reggisella non abbia indicato nulla sul componente stesso o nelle relative istruzioni di montaggio.

**Attacco manubrio:**

| | |
|---|---|
| Viti M5 | 4,5-5,5 Nm |
| Viti M6 | 8-9,6 Nm |

| | |
|---|---|
| Vite di registrazione (sul tappo) nel caso di attacchi manubrio Aheadset® | 0,5-2 Nm |

**Reggisella**

| | |
|---|---|
| Chiusura della sella in cima al reggisella | |
| Reggisella con una vite | 20-24 Nm |
| Reggisella con due viti di bloccaggio posizionate una dietro l'altra | 6-9 Nm |
| Reggisella con due viti di bloccaggio trasversali rispetto al senso di marcia | 12-14 Nm |
| Speedmax | 5 Nm |
| Monorail | 8 Nm |

Nel caso di tubi in carbonio, riconoscibili dal colore nero, fissare il bloccaggio con massimo 6 Nm.

Indicazione della coppia di bloccaggio

Per garantire la sicurezza di funzionamento della Sua Canyon è necessario che le viti dei componenti siano serrate con precisione e che vengano controllare regolarmente. Usi una chiave dinamometrica che si arresta una volta raggiunta la coppia di bloccaggio desiderata. Inizi sempre a serrare partendo dalla coppia di bloccaggio più bassa per poi raggiungere la coppia massima e verifichi costantemente la sede stabile del componente, come descritto nei relativi capitoli. Per le parti prive d'indicazioni sugli intervalli di bloccaggio serri le viti gradualmente e verifichi costantemente la sede stabile del componente, come descritto nei relativi capitoli. Non superi mai la coppia di bloccaggio massima.

In alcuni casi le coppie di bloccaggio sono riportate sui componenti stessi. Si attenga ai valori riportati sugli adesivi.

Legga anche le istruzioni allegate dei produttori di componenti o vada sul nostro sito internet www.canyon.com



# NORME SUL TRAFFICO STRADALE

**IN ITALIA**
(Aggiornato a Gennaio 2011)

In conformità a quanto stabilito dal Codice della strada, la Sua bicicletta in Italia deve essere equipaggiata come segue:

1. Illuminazione, catarifrangenti, riflettori
La bicicletta deve essere equipaggiata con i seguenti dispositivi di illuminazione (Art. 68, codice della strada):
- fanale anteriore, bianco o giallo
- uce posteriore, rossa
- catarifrangente posteriore, rosso
- riflettori sui raggi
- riflettori sui pedali, gialli

Per le biciclette in gara non valgono tali norme.

2. Avvisatore
È fatto obbligo dotarsi di un campanello (Art. 68, codice della strada).

3. Trasporto di bambini
Il trasporto di bambini è consentito se il seggiolino per il bambino è predisposto allo scopo e stabile (Art. 68, codice della strada).

4. Rimorchio
È consentito l'uso di rimorchi. La lunghezza massima (bicicletta più rimorchio) non deve comunque superare i 3 m per una larghezza massima di 75 cm e un'altezza incluso il carico di 1 m.
Peso massimo (per carichi + bambini) 50 kg Nelle ore notturne è obbligatorio un segnale luminoso.

5. Casco
Per i bambini al di sotto dei 14 anni è obbligatorio indossare il casco.

Faro con marchio di controllo

Riflettore con marchio di controllo

6. Giubbotto riflettente
Tutti i ciclisti, in caso di oscurità e in galleria, al di fuori dei centri abitati, devono indossare un giubbotto riflettente.

Potrà trovare ulteriori informazioni sui siti internet:
www.adfc.de
www.italianita.de/files/italien-info-reise.htm

# RESPONSABILITÀ SU DIFETTI DI FABBRICAZIONE

La Sua bicicletta è stata fabbricata con cura e Le è stata consegnata premontata in quasi tutte le sue parti. In base alla legge ci assumiamo la responsabilità di fornirLe una bicicletta priva di difetti, che potrebbero comprometterne definitivamente o limitarne considerevolmente il valore o il funzionamento. Per i primi due anni dall'acquisto ha diritto alla garanzia di legge. Nel caso di difetti ci contatti all'indirizzo riportato qui di seguito.

Per sbrigare senza problemi le pratiche del reclamo tenga a portata di mano la prova d'acquisto, che è quindi da conservare con cura.

Al fine di garantire un lungo ciclo vitale della bicicletta ne consigliamo un uso conforme (vedi capitolo **"Uso conforme"**). Si attenga anche ai pesi consentiti ed alle disposizioni sul trasporto di bagagli e bambini (nel capitolo **"Uso conforme"**). Inoltre si attenga rigorosamente alle disposizioni di montaggio dei produttori (in particolare alle coppie di bloccaggio delle viti) ed agli intervalli di manutenzione previsti. Non trascuri le verifiche e le operazioni elencate nel presente manuale e nelle istruzioni eventualmente allegate (vedi capitolo **"Intervalli d'ispezione e manutenzione"**) nonché la sostituzione, in particolari circostanze, di componenti di fondamentale importanza per la sicurezza, quali manubrio, freni, etc.

Le auguriamo buon divertimento ad ogni uscita. In caso di domande non esiti a contattare la nostra hotline di assistenza 848 6946 88.

Usi la bicicletta sempre in base all'uso previsto

In allegato trova le istruzioni per l'uso dei produttori di componenti, in cui sono riportati tutti i dettagli su uso, manutenzione e cura. Nel presente manuale troverà spesso riferimenti a tali istruzioni, di per sé specifiche e dettagliate. Si assicuri di essere in possesso delle istruzioni di pedali automatici, cambio e freno e le conservi con cura insieme all'opuscolo ed al manuale.

Il carbonio è un materiale composito che viene impiegato per costruzioni di componenti dal peso ottimizzato. Le irregolarità della superficie sono il risultato inevitabile del tipo di lavorazione (piccole bolle o pori). Tali irregolarità non sono da considerarsi difetti.



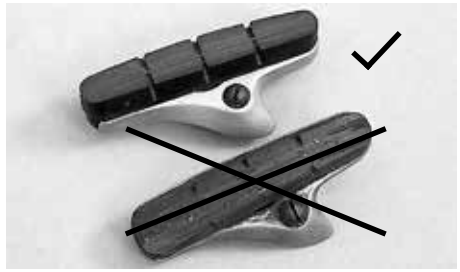
**NOTE SULL'USURA**

Alcuni componenti della bicicletta sono esposti ad usura dovuta alla natura della loro funzione. Il livello di usura dipende dalla cura e dalla manutenzione e dal tipo di uso della bicicletta (chilometri percorsi, uscite con pioggia, sporco, sale, etc.). Le biciclette che vengono parcheggiate spesso all'aperto sono sottoposte ad usura elevata dovuta alle condizioni atmosferiche.

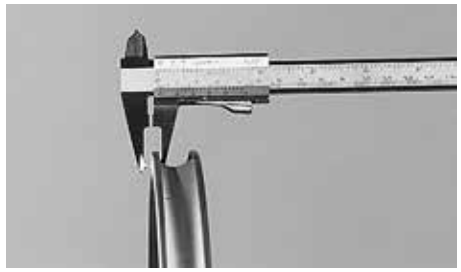
Queste parti richiedono manutenzione e cura regolari, tuttavia sono prima o poi destinate ad usurarsi completamente, a seconda della frequenza e delle condizioni d'uso della bicicletta.

Le parti riportate qui di seguito devono essere sostituite una volta raggiunto il limite d'usura:
- la catena,
- i cavi,
- i rivestimenti delle manopole e/o il nastro del manubrio,
- le corone,
- i pignoni,
- le pulegge del cambio posteriore,
- i cavi e le guaine del cambio,
- le coperture,
- il rivestimento della sella (pelle) e
- le pastiglie/i pattini dei freni.

**I pattini dei freni** a pattino sono soggetti ad usura dovuta al funzionamento. L'uso in ambito sportivo o su terreno montuoso rende necessaria la sostituzione dei pattini ad intervalli ridotti. Verifichi regolarmente lo stato dei pattini e, se necessario, chieda al rivenditore di fiducia di sostituirli.



Pattini del freno con scanalature (indicatori d'usura) usurate (in basso) devono essere sostituiti con parti di ricambio originali



Faccia verificare lo spessore della parete dei cerchi al più tardi dopo aver consumato il secondo set di pattini

**I CERCHI NEL CASO DI FRENI A PATTINO**

Durante la frenata non si usura solamente il pattino, bensì anche il cerchio. Verifichi pertanto regolarmente il cerchio, p. es. quando gonfia la copertura. Nel caso di cerchi con indicatori d'usura, gli anelli o le fessure risultano visibili una volta che il cerchio ha raggiunto il limite d'usura. Presti attenzione alle indicazioni riportate sul cerchio. Chieda ad uno specialista o alla nostra officina di verificare lo spessore della parete al più tardi dopo aver consumato il secondo set di pattini.

Il ciclo vitale del cerchio è esaurito se, aumentando la pressione di gonfiaggio, sui fianchi dei cerchi dovessero presentarsi deformazioni o sottili cricche. Il cerchio deve essere sostituito.

# GARANZIA

Oltre al normale periodo previsto dalla legge concediamo una garanzia di 6 anni sul telai e le forcelle di biciclette da strada e da triathlon.

La nostra garanzia è valida a partire dalla data di acquisto e solo per il proprietario originale della bicicletta. Sono esclusi eventuali danni alla verniciatura. Ci riserviamo il diritto di riparare telai o forcelle difettosi o di sostituirli con equivalenti modelli successivi. Il diritto di garanzia non sussiste per tutte le altre operazioni. Non ci assumiamo ulteriori costi derivanti da montaggio, trasporto, etc.

Non rientrano in garanzia danni causati da incuria o uso non conforme (cura e manutenzione insufficienti), caduta, sovraccarico, modifiche apportate al telaio o alla forcella, montaggio e modifica di ulteriori componenti. La garanzia non è valida anche in caso di salti o sollecitazioni eccessive di qualsiasi tipo.

6 anni di garanzia

Le biciclette da strada, da cronometro, da triathlon o da pista Canyon sono attrezzi sportivi di qualità superiore in grado di coniugare leggerezza ed elevate prestazioni ingegneristiche. Tratti anche Lei questi materiali da professionista. Un uso non conforme, un montaggio effettuato da mani inesperte o una cura poco scrupolosa possono compromettere la sicurezza della Sua macchina da corsa. Pericolo d'incidente!



# CRASH REPLACEMENT

Nel caso si verifichino incidenti o cadute gravi, è possibile che il telaio e la forcella vengano sottoposti a forze notevoli, causando danni che compromettono le funzionalità della bicicletta. Con il Crash Replacement (CR) Le offriamo un servizio con cui sostituiamo a condizioni vantaggiose il telaio danneggiato della Sua Canyon. L'offerta vale per i primi tre anni dalla data di acquisto. Potrà così acquistare lo stesso telaio o l'equivalente dall'attuale gamma di prodotti (senza elementi accessori come reggisella, deragliatore centrale o attacco manubrio).

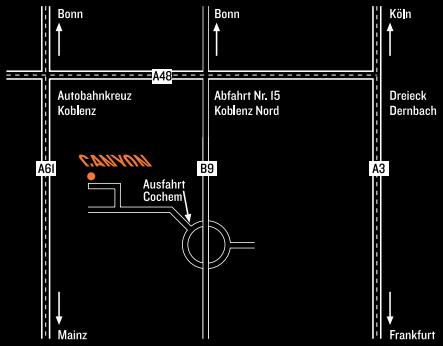
Il servizio CR è limitato al proprietario originale ed a danni che compromettono le funzionalità della bicicletta. Ci riserviamo il diritto di sospendere questo servizio qualora dovessimo rilevare che il danno è stato causato intenzionalmente.

Per fruire del servizio CR si rivolga alla nostra hotline di assistenza 848 6946 88 oppure invii una e-mail.

Troverà maggiori informazioni sul nostro sito internet **www.canyon.com**

Crash Replacement – sostituzione di telai Canyon danneggiati a condizioni vantaggiose

Si attenga assolutamente alle avvertenze del capitolo **"Uso conforme"**.




Ci può trovare facilmente a Coblenza in via Karl-Tesche-Strasse, 12. Dal nodo autostradale A 48, uscita Coblenza nord, prosegua sulla strada statale B9 in direzione Coblenza. Sul ponte della Mosella s'incanali nella seconda corsia di destra nella rotatoria per il centro.
Prenda la prima uscita in direzione Cochem. Dopo ca. 1 km giri al primo semaforo a destra.

Canyon Bicycles GmbH / Via Karl-Tesche-Strasse 12/ D-56073 Coblenza (Germania)
Orari di apertura negozio: Lu - Ve 10.00 - 19.00 • Sa 9.00 - 18.00

Numero telefonico per ordini ed informazioni: 848 6946 88 / Numero di fax per ordini: +39 031 4490949 /
E-mail: info@canyon.com
Orari di apertura officina: Lu - Ve 9.00 - 18.00 • Sa 9.00 - 15.00